

# Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano

2022 / 12 (2)



*Divenu pri kio temas ...*



*Rotterdam: la sede dell'UEA - Strasburgo: il tavolo dell'E. con Vito Tornillo, Rodica Todor, Bruno Henri.*

*Rotterdamo: la sidejo de UEA - Strasburgo: la tablo de E. kun Vito Tornillo, Rodica Todor, Bruno Henri.*

**Informa Bulteno** (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario) rivista pdf	30,00
FEI (ordinario) rivista cartacea	35,00
FEI (familiare)	17,50
FEI (giovane) rivista pdf	15,00
FEI (giovane) rivista cartacea	17,50
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	20,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	5,00
Lessico Ferroviario RailLex	8,00
Historio de la Fervojista E.o-Movado	3,00
Historio de IFEF 1909-1984 *	3,00
Suplemento al Historio 1984-1999 *	3,00
NomListoj el la Historia broŝuroj *	2,50
Suplemento al Historio 1999-2019 *	#
Statuto kaj Regularo IFEF *	#
L'E-o in Emilia Romagna	7,00
Introduzione alla conoscenza dell'E.o *	3,00
Vivo kaj morto de monunuo	1,50
Catalogo Fondo Librario BO	4,00
* Pubblicazioni ricevibili gratis per posta elettronica. # Pubblica sul sito <a href="http://www.ifeff.net">www.ifeff.net</a>	

Minimo 3 copie = prezzo di 2.

Romano Bolognesi / Vito Tornillo

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna BO / Via D'Acquisto 9/5, IT 40050 Monte San Pietro BO  
☎ ++39 051 547 247 / ++39 051 6769022  
📧 <bolognesiromano@alice.it> <vitorno@virgilio.it>

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj. La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

Attenzione: la quota 2023 è rimasta **25,00 €**.  
I ritardatari 2022 versino per i 2 anni 50,00 €.  
Vedere a lato le possibilità di adesioni, le offerte di pubblicazioni o vari altri casi.  
Attenzione: il numero del Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:  
Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)  
**IBAN IT 31 U 03069 37133 10000001497**  
**Rinnovate subito la quota:**  
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.  
Segnalate sempre:  
**causale, cambio di dati e di indirizzo!**  
*Fate iscriverre un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.*  
La Kasisto

## Enhavo

<i>Temo</i>	<i>Paĝo</i>
Quote - Materiali / Enhavo	2
Note di redazione ...	3
La rete FS oggi / La reto FS hodiaŭ	4
Accordo sulla prosecuzione di viaggio / Interkonsento pri vojaĝdaŭrigo	5
Le novità per l'Alta Velocità / Novaĵoj por la Alta Rapido	6
Tecnologie 5G e satellitare / Teknologioj 5G kaj satelitaj	10
Officine di manutenzione Trenitalia / Prizorgaj laborejoj Trenitalia	12
Aggancio ferroviario digitale "e-coupler" / Cifjereca fervoja hoko "e-kuplilo"	14
Più energia autoprodotta da fonti rinnovabili / Plia energio memproduktita el renovigeblaj fontoj	17
Impresa Comune Ferroviaria / Komuna Fervoja Entrepreno	19
Collegamenti con la Sicilia / Kunligoj al Sicilio	21
70° anniversario della FISAIC / 70-a datreveno de FISAIC	23
Progetto Verden -3° incontro a Rotterdam / Projekto Verden - 3-a renkontiĝo en Roterdamo	26
Vita dell'IFEA	29
Grandi idee / Grandaj ideoj	30
Aneddoti / Anekdotoj	33
Rime / Rimaĵoj	34
Lo sapevi? / Ĉu vi sciis?	38
Facezie / Humuraĵoj	41
Proverbi / Proverboj	45
Aforismi sulle lingue / Aforismoj pri lingvoj	46
Gioco di parole / Vortludo	47
Kolofono // Leggere l'E-o	48



# LA RETE FS OGGI / LA RETO FS HODIAŬ

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO (1)	AKTIVAJ FERVOJAJ LINIOJ (1)	16.832 km
CLASSIFICAZIONE	KLASIFIKADO	
Linee fondamentali	Fundamentaj linioj	6.486 km
Linee complementari	Komplementaj linioj	9.396 km
Linee di nodo	Nodaj linioj	950 km
TIPOLOGIA	TIPOLOGIO	
Linee a doppio binario	Linioj dutrakaj	7.732 km
Linee a semplice binario	Linioj unutrakaj	9.100 km
ALIMENTAZIONE	PROVIZADO	
Linee elettrificate	Elektrigitaj linioj	12.160 km
- Linee a doppio binario	- Linioj dutrakaj	7.655 km
- Linee a semplice binario	- Linioj unutrakaj	4.505 km
Linee non elettrificate (diesel)	Ne elektrigitaj linioj (dizelaj)	4.672 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	ENTUTA RELONGO	24.564 km
Linea convenzionale	Konvencia linio	23.097 km
Linea AV (2)	AV-linioj (2)	1.467 km
IMPIANTI FERROVIARI	FERVOJAJ INSTALAĴOJ	
Stazioni con servizio viaggiatori attivo/possibile	Stacidomoj kun vojaĝanta servo aktiva/ebla	~2.200
Impianti di traghettamento	Pramaj sistemoj	4
Impianti merci (3)	Frajtaj sistemoj (3)	189
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO (4)	NOVIGAJ TEKNOLOGIOJ TRAJNIRPROTEKTANTAJ (4)	
Sistemi di telecomando della circolazione	Trafikaj teleregadaj kontrolsistemoj	13.519 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	SCMT, Kontrolsistemo de Trajn-Veturado	13.109 km
SSC, per il supporto alla guida (5)	SSC, Helpa Sistemo por Trakciil-Kondukado (5)	2.870 km
ERTMS, per l'interoperabilità (5)	ERTMS, Intersistema uzeblo (5)	780 km
GSM-R, per la telecomunicazione mobile	GSM-R, Tutmonda Sistemo por Moveblaj Fervoja Komunikadoj	11.633 km

## Note / Notoj

- (1) di cui 70 km di rete estera / el kiuj 70 km da eksterlanda reto
- (2) tratte attrezzate con ERTMS alimentate a 25kV e ai loro collegamenti con le località di servizio / linipecoj ekipitaj per ERTMS funkciigataj je 25kV kaj iliaj ligoj kun la deforlokoj
- (3) impianti con centri intermodali, scali, raccordi, etc. / instalaĵoj kun intermodalaj centroj, stacio, interligaj trakoj, ktp.
- (4) tutte le linee della rete sono attrezzate con uno o più sistemi di protezione marcia treno / ĉiuj linioj de la reto estas ekipitaj per unu aŭ pluraj trajnaj marŝaj protektaj sistemoj
- (5) (di cui 71 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT) / el kiuj 71 km kun duobla ekipaĵo SSC kaj SCMT

# Accordo sulla prosecuzione di viaggio

## Più facile viaggiare in treno in Europa

Nell'ambito dell'*Agreement on Journey Continuation (AJC)* (Accordo sulla continuazione del viaggio), 15 imprese ferroviarie europee, tra cui *Trenitalia*, hanno concordato che i passeggeri ferroviari che perdono una coincidenza e perdono la prenotazione del posto a causa di un ritardo, saranno trasportati sul prossimo treno possibile senza ulteriori costi se possono presentare una conferma di ritardo.

“L’AJC è un altro passo importante verso il miglioramento dell’esperienza del cliente nel trasporto ferroviario internazionale, sottolinea *Cesare Brand*, Segretario Generale di CIT.

L’obiettivo è che tutte le ferrovie interessate adottino questo accordo.

I passeggeri dovrebbero dare per scontata una semplice soluzione settoriale europea per le interruzioni dei collegamenti”.

Le ferrovie coinvolte nell’accordo si occuperanno anche di dare attuazione alle relative procedure e di come fornire ai passeggeri le opportune informazioni. Questa soluzione è stata sviluppata dall’*International Rail Transport Committee (CIT)* (Comitato Internazionale Trasporti Ferroviari) nell’ambito di una *Ticketing Roadmap* (bigliettazione circolare), un’iniziativa di settore lanciata dalla *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)*, l’associazione degli Operatori delle Ferrovie europee, per migliorare i servizi ferroviari internazionali per i passeggeri.



Tutti i membri CER a settembre 2021 hanno deciso di offrire ai passeggeri entro il 2025 un’esperienza senza interruzioni durante la ricerca, la selezione, l’acquisto e l’utilizzo dei servizi ferroviari, compreso il primo e l’ultimo miglio, con accesso a informazioni in tempo reale, acquisto del biglietto e assistenza in caso di interruzione del viaggio.

Con l’Accordo CIT sulla Prosecuzione del viaggio, il settore ferroviario fa un passo avanti.

Ne seguiranno altri, anche in termini di investimenti, dopo che l’*Open Sales and Distribution Model (OSDM)*, sviluppato dal settore all’interno dell’Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), sarà riconosciuto dalle istituzioni europee e ulteriormente recepito nella regolamentazione tecnica”. □

(Da *Trasporti Italia.com*, 26.10.2022)

## Interkonsento pri vojaĝdaŭrigo

### *Pli facile vojaĝi per trajno tra Eŭropo*

Kadre de la *Agreement on Journey Continuation (AJC)* (Interkonsento pri vojaĝdaŭrigo), 15 eŭropaj fervojaj kompanioj, inkluzive *Trenitalia*, konsentis, ke fervojaj pasaĝeroj, kiuj maltrafas konekton kaj perdas sian lokrezervon pro malfruo, estos transportata per la sekva ebla trajno sen pliaj kostoj se ili povas prezenti konfirmilon de la malfruo.

“AJC estas alia grava paŝo por plibonigi klientan sperton en internacia fervoja transporto, substrekas *Cesare Brand*, Ĝenerala Sekretario de *CIT*.

La celo estas, ke ĉiuj interesataj fervojoj adoptu ĉi tiun interkonsenton.

La pasaĝeroj devus apreci tia koncedita simpla eŭropa sektora solvo por la interrompoj de la kunligo”.

La fervojoj implikataj en la interkonsento prizorgos ankaŭ efektiviĝi la rilatajn procedojn kaj kiel provizi al la pasaĝeroj taŭgajn informojn.

Ĉi tiu solvo estis ellaborita de la Internacia

Fervoja Transporta Komitato (CIT) kiel parto de iu “Bileta Vojmapo” (bileta cirklo), sektora iniciato lanĉita de la komunumo de Eŭropaj Fervojoj kaj Infrastrukturaj Kompanioj (CER), la Asocio de Operaciantoj de la Eŭropaj Fervojoj, por plibonigi la internaciajn fervojajn servojn por la pasaĝeroj.

Ĉiuj membroj CER en septembro 2021 decidis oferti antaŭ 2025 al pasaĝeroj sperton sen interrompoj dum la esplorado, elekto, aĉeto kaj uzo de la fervojaj servoj, inkluzive de la unua kaj de la lasta mejlo, kun aliro al informoj en reala tempo, biletaĉeto kaj helpo kaze de vojaĝa interrompo.

Kun la “Interkonsento” CIT pri la Daŭrigo de la vojaĝo, la fervoja sektoro faras paŝon antaŭen.

Aliaj sekvos, ankaŭ koncerne la investojn, post ke la Malferma Vendado kaj Distribuata Modelo (OSDM), disvolvita de la sektoro en la Internacia Unio de Fervojoj (UIC), estos rekonata de la eŭropaj institucioj kaj plue enprenata en la teknika regularo. □

(Trad. RoBo)

## Novità per l’Alta Velocità

Cambia la geografia dell’Alta Velocità del Gruppo FS Italiane che, oltre alle grandi città, coinvolge anche i centri medio piccoli, le mete turistiche della Toscana o quelle della Calabria.

Queste novità sono al centro di un articolo pubblicato su *Il Sole 24 Ore* che rileva come l’Alta Velocità italiana, dopo aver già rivoluzionato le abitudini delle persone nei primi undici anni di

servizio, oggi può aiutare il Paese a superare le conseguenze della pandemia sostenendo l’economia dei territori e permettendo alle persone di viaggiare in maniera sostenibile e in sicurezza.

Il Gruppo FS Italiane, tramite *Trenitalia*, è stata infatti la prima impresa ferroviaria al mondo a ottenere la *Biosafety Trust Certification (BTC)* (Certificazione della Biosicurezza), la certifica-

zione della “Azienda RINA” (gruppo internazionale classificazione navale e consulenza ingegneristica) che riconosce le migliori pratiche adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni, tra le quali la diffusione del *coronavirus*.

Ma non basta. In primavera, partiranno anche i collegamenti liberi fra Roma e Milano ma soprattutto le destinazioni turistiche per l'estate.

Sarà un'occasione per raggiungere in totale sicurezza destinazioni come Firenze, Venezia, Napoli e tante altre.

La parola chiave del nuovo volto dell'*Alta Velocità (AV)* è accessibilità diffusa, e un modello flessibile di offerta delle *Frecce* in grado di cogliere le nuove esigenze delle persone.

I primi cambiamenti si sono già visti e sono stati molto apprezzati dai territori.

In estate, infatti, sono stati attivati nuovi collegamenti con le *Frecce* da e per le località della costa tirrenica e ligure, ma anche fra Firenze e Lecce senza cambi intermedi e i *Frecciarossa* Torino-Reggio Calabria che uniscono l'Italia, da Nord a Sud.

L'Alta Velocità, nel prossimo futuro, farà nascere aree urbane più estese: Torino, Milano e Genova diventeranno una unica grande area perché collegate in meno di un'ora e lo stesso potrà avvenire fra Napoli e Bari con le due città del Sud, collegate in poco meno di due ore.

Già oggi la nuova fermata del *Frecciarossa* a Terontola-Cortona serve con le *Frecce* le persone che vivono fra Umbria e Toscana.

Esempi concreti, risposte ai cambiamenti che la pandemia sta imponendo al mondo di oggi.

L'AV italiana è destinata così a innovare la sua offerta, senza dimenticare i risultati raggiunti nei suoi primi dieci anni: 350 milioni di viaggiatori, 380 milioni di chilometri percorsi e oltre 80 città collegate, dimostrando ancora una volta la rivoluzione nello stile di vita delle persone in Italia con la riduzione delle distanze e il risparmio nei tempi di viaggio.

Un'eccellenza che ora il Gruppo FS Italiane sta portando anche all'estero come esempio del *Made in Italy* (Fatto in Italia).

AV vuol dire infatti anche tecnologia all'avanguardia.

Tra queste l'*ERTMS (European Rail Traffic Management System)* (Sistema di gestione del traffico ferroviario europeo), il sistema di segnalamento che controlla la velocità massima ammessa e il distanziamento dei treni, istante per istante, intervenendo automaticamente in caso di superamento di tali limiti.

Rete Ferroviaria Italiana ha da poco installato l'ERTMS sulla Direttissima Firenze-Roma, nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud.

Un processo rivoluzionario che nel nostro Paese interesserà anche il traffico delle merci: lo sviluppo dei quattro grandi corridoi *TEN-T* consentirà di integrare l'Italia con l'Europa, attribuendo sempre più al nostro Paese il ruolo di crocevia di scambio con l'Europa sud-occidentale e i paesi dell'Est, con indiscussi vantaggi per l'economia complessiva del Sistema Paese.

È questa un'importante tappa nello sviluppo degli scambi commerciali sulle medie-lunghe distanze, all'interno della Unione Europea, nel rafforzare la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea, grazie all'incremento della capacità del servizio, alla riduzione dei tempi

di viaggio e all'aumento della frequenza dei treni.

Tra le grandi novità, c'è anche che la linea ferroviaria avvicinerà la Puglia alla Campania, e che collegherà trasversalmente l'Italia del Sud in meno di due ore, cosa di importanza strategica e parte integrante del *TEN-T* Corridoio Ferroviario Europeo Scandinavo-Mediterraneo.

Il miglioramento delle connessioni fra la Regione Puglia e le Province

più interne della Campania al sistema di trasporto nazionale, e in particolare alla linea AV/AC Milano-Roma-Napoli, è infatti il primo passo di un ampio processo di integrazione e di sostegno allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, connettendo due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale. □

(da FS news)

## Novajoj pri Alta Rapido

Ŝanĝiĝas la altrapida geografio de *FS Italia Grupo* kaj, krom grandaj urboj, ĝi implikas ankaŭ mezgrandajn centrojn, turismajn cellokojn en Toskanio aŭ en Kalabrio.

Ĉi tiuj novaĵoj estas en la centro de artikolo publikigita en la gazeto *Il Sole 24 Ore*, kiu notas kiel la Itala Alta Rapido, kiu jam revolucis la kutimojn de la homoj en la unuaj dek unu jaroj da servo, nun povas helpi la landon venki la sekvojn de la pandemio subtenante la ekonomion de la teritorioj kaj permesante al la homoj vojaĝi sekure kaj daŭripove.

FS Grupo, pere de *Trenitalia*, estis fakte la unua fervoja kompanio en la mondo, kiu akiris la *Biosafety Trust Certification (BTC)* (Atestilo pri Biosekureco), la atestilon de la *Entrepreneo RINA* (Internacia grupo de ŝipklasifikado kaj inĝenieristika konsultado) kiu rekonas la "plej bonajn praktikojn" adoptitajn en la kampo de preventado kaj kontrolo de infektoj, inkluzive de la disvastiĝo de *koronavirus*.

Sed tio ne sufiĉas. Printempe, ankaŭ komenciĝos la senpagaj konektoj inter Roma kaj Milano, sed precipe al turismaj cellokoj dum la somero.

Ĝi estos ŝanco por atingi en tuta sekureco cellokojn kiel Firenze, Venezia, Napoli kaj multaj aliaj.

La ŝlosila vorto de la nova aspekto de *Alta Rapido (AV)* estas vasta alirebleco, kaj fleksebla ofertmodelo de la *Sagoj* kapabla renkonti la novajn homajn bezonojn.

La unuaj ŝanĝoj jam estas viditaj kaj estis alte aprezataj de la teritorioj.

Somere, fakte, novaj rilatoj estis aktivigitaj per la "*Sagoj*" al la lokoj de la tirrena kaj liguria marbordo, sed ankaŭ inter Firenze kaj Lecce sen internaj ŝanĝoj kaj la *Frecciarossa(-j)* Torino-Reggio Calabria, kiuj unuigas Italion, de nordo al sudo.

La AV, en proksima estonteco, naskigos pli grandajn urbajn areojn: Torino, Milano kaj Ĝenovo fariĝos unu granda areo ĉar ili estas konektataj en malpli ol unu horo kaj la samo povas okazi inter Napoli kaj Bari fakte la du



sudaj urboj, estas konektitaj en iom malpli ol du horoj.

Jam hodiaŭ la nova haltejo de *Freccia-rossa* en Terontola-Cortona servas la homojn, kiuj vivas inter Umbrio kaj Toscanio.

Konkretajn ekzemplojn, kiel respondoj al la ŝanĝoj, kiujn la pandemio imponas al la hodiaŭa mondo.

Tiel la itala AV estas destinata novigisian oferton, sen forgesi la rezultojn atingitajn en siaj unuaj dek jaroj: 350 milionoj da vojaĝantoj, 380 milionoj da kilometroj vojaĝitaj kaj pli ol 80 ligitaj urboj, pruvante denove la revolucion en la vivstilo de la homoj en Italio kun la reduktado de la distancoj kaj kun vojaĝtempaj ŝparoj.

Plejboneco, kiun FS Italio nun alportas eksterlanden kiel ekzemplo de *Made in Italy* (Farita en Italio). AV signifas ankaŭ avangardan teknologion.

Ĉi tiuj inkluzivas la *ERTMS (European Rail Traffic Management System)* (Eŭropa Fervoja Trafika Administra Sistema), la signalsistemo, kiu kontrolas la maksimuman permesitan rapidecon kaj la distancadon inter la trajnoj, aŭtomate intervenante tuj post momento, kaze de superado de ĉi tiuj limoj.

*Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) ĵus instalas la ERTMS sur la rekta vojo Firenze-Roma, en la sekcio inter Rovezzano kaj Arezzo Sud.

Revolucia procezo, kiu en nia lando influos ankaŭ la vartrafikon: la disvolvigo de la kvar ĉefaj koridoroj *TEN-T* ebligas integri Italio kun Eŭropo, donante al nia lando pli kaj pli la rolon de vojkruco kun Eŭropo sudokcidenta kaj la landoj de la Oriento, kun nediskuteblaj avantaĝoj por la totala ekonomio de la landsistemo.

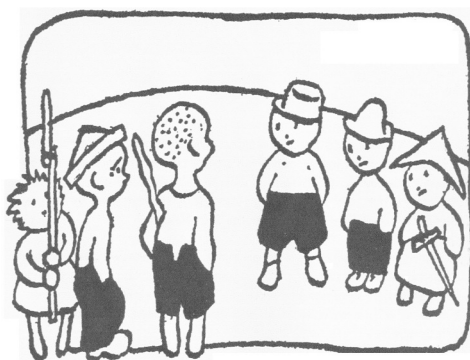
Tio estas grava paŝo en la disvolvigo de la komercaj interŝanĝoj laŭ mez-longaj distancoj, ene de la *Eŭropa Unio*, por plifortigi la konkurencon kapablon de la landoj de la mediteranea Eŭropo, danke al la plialtigo de la servadkapablo, la reduktado de la vojaĝoj kaj la pliiĝo en la ofteco de la trajnoj.

Inter la grandaj novigoj estas ke la fervoja linio, kiu proksimigos la du Regionojn Puglia kaj Campania, kiu transverse kunligos la Sudan Italio en malpli ol du horoj, estas de strategia graveco kaj integra parto de la *TEN-T Eŭropa Skandinava-Mediterranea Fervoja Koridoro*.

La plibonigo de la ligoj inter la Regiono Puglia kaj la plej internaj Provincoj de la Regiono Campania al la nacia transportsistemo, kaj precipe al la linio AV Milano-Roma-Napoli, estas fakte la unua paŝo en la larĝa procezo de integriĝo kaj subteno al la socia-ekonomia disvolvigo de la Sudo, kunliganta du areojn, tiu de Campania kaj tiu de Puglia, kiuj sole okupas pli ol 40% de la suda produktado. □

(Trad. RoBo)

## LA INFANOJ AMUZIĜAS



- Se ni interpaciĝas, je kio ni ludas?

## Tecnologie 5G e satellitare

### *Per una massima efficienza della rete ferroviaria*

RFI ed ESA avviano *Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G)* (Reti diagnostiche integrate di satellite e 5G) per progettare evoluti sistemi di diagnostica predittiva con un investimento di 2,6 milioni di euro.

Ciò per integrare la tecnologia di rete mobile 5G e quella satellitare, per garantire una massima efficienza della rete ferroviaria in termini di manutenzione e ridurre al minimo gli impatti sulla circolazione.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è promotrice, insieme alla *Fondazione Ugo Bordoni (FUB)*, dell'innovativo progetto internazionale (*DINoS5G*), approvato e finanziato dall'*Agenzia Spaziale Europea (ESA)*, che ha lo scopo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi di diagnostica predittiva.

Tali sistemi devono essere capaci di elaborare in tempo reale un elevato numero di segnali provenienti dai sensori installati diffusamente sulla rete ferroviaria e dai sistemi di misura installati a bordo dei treni diagnostici, consentendo una gestione rapida ed efficace delle segnalazioni degli impianti.

Una manutenzione predittiva consentirà di innalzare ancor più gli standard di efficienza della rete.

Ecco che così sarà possibile monitorare l'infrastruttura anche impie-

gando veicoli a guida autonoma, fino a intervenire ancor prima del verificarsi di un'eventuale anomalia.

Il sito pilota per le sperimentazioni è stato individuato presso il circuito prove di *Bologna San Donato*.

Esso sarà dotato dei più moderni impianti di sensistica, in grado di utilizzare un canale di comunicazione integrato 5G/satellitare per centralizzare tutti i dati diagnostici relativi alla infrastruttura.

La firma dell'accordo fra Rete Ferroviaria Italiana e l'ESA dà concretamente inizio alle attività di progetto che avranno una durata complessiva di due anni, per un investimento complessivo di 2,6 milioni di euro.

Oltre a RFI e FUB sono coinvolte nel progetto anche realtà del mondo istituzionale della ricerca e dell'imprenditorialità nazionale nei settori telecomunicazioni, spazio e ferroviario, come *TIM*, *Telespazio*, *Fondazione Bruno Kessler*, *MerMec* e *Marini Impianti Industriali*.

Il progetto conferma sempre di più l'attenzione e l'impegno di RFI per la ricerca e l'innovazione, cui attribuisce una sempre maggiore centralità nella strategia di crescita, contribuendo con la sua conoscenza tecnica nella gestione del sistema ferroviario a costruire gli scenari futuri della mobilità internazionale. □

(da FS news)

# Teknologioj 5G kaj satelitaj

## Por maksimuma efikeco de la fervoja reto

RFI kaj ESA lanĉas *Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G)* (Diagnozaj Integritaj Retoj de Satelito kaj 5G) por projekti progresajn prognozajn diagnozajn sistemojn per investo je 2,6 milionoj da eŭroj, por integri la retan poŝtelefonan teknologion 5G kaj la satelitan, por certigi maksimuman efikecon de la fervoja reto laŭ bontenado kaj minimumigi la efikojn sur la trafiko.

*Rete Ferroviaria Italiana (RFI)* estas la iniciatinto, kune kun la *Fondaĵo Ugo Bordoni (FUB)*, de la pionira internacia projekto (DINoS5G), aprobata kaj financita de la Eŭropa Kosma Agentejo (ESA), kiu celas integri la 5G teknologiojn kaj satelitan por krei prognozajn diagnozajn sistemojn.

Tiuj sistemoj devas esti kapablaj disvolvi en reala tempo grandan nombron da signaloj eligitaj de la sensiloj vaste instalataj sur la fervoja reto kaj de la mersistemoj instalitaj sur la diagnozaj

trajnoj, permesante rapidan kaj efikan administradon de la signalado fare de la instalaĵoj.

Prognoza bontenado ebligos eĉ pli altigi la efikecajn normojn de la reto.

Tiamaniere eblos monitori la infrastrukturon ankaŭ uzante aŭtonoman veturilon, ĝis interveni eĉ antaŭ ol okazas eventuala anomalio.

La pilotoj por la eksperimentoj estis identigita ĉe la testcirkvito *Bologna San Donato*. Ĝi estos ekipita per la plej modernaj sensilsistemoj, kapablaj uzi integritan komunikadan kanalon 5G/satelitan por centralizi ĉiujn diagnozajn datumojn rilate al la infrastrukturo.

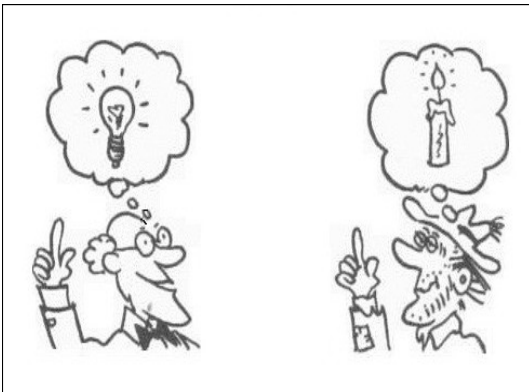
La subskribo de la interkonsento inter la Itala Fervoja Reto (RFI) kaj ESA konkrete komencas la projektajn agadojn, kiuj havos totalan daŭron dum du jaroj, por suma investo de 2,6 milionoj da eŭroj.

Aldone al RFI kaj FUB, en la partnereco estas ankaŭ implikitaj realaĵoj de la institucia mondo, de la esplorado kaj de la nacia entreprenado en la sektoroj telekomunikadoj, spaca kaj fervoja, kiel *TIM*,

*Telespazio*, *Fondazione Bruno Kessler*, *MerMec* kaj *Marini Impianti Industriali*.

La projekto konfirmas la atenton kaj la engaĝigon de RFI por esplorado kaj novigado, al kiu ĝi atribuas ĉiam pli grandan centrecon en la kreskstrategio, kontribuante per sia scipovo en la administrado de la fervoja sistemo por konstrui la estontajn scenarojn de internacia movebleco. □

(Trad. RoBo)



# Officine di manutenzione Trenitalia

## *Sostenibilità nelle officine di manutenzione*

Trenitalia è da tempo impegnata a migliorare la propria sostenibilità ambientale anche nel processo di manutenzione dei treni all'interno dei propri siti industriali, dislocati su tutto il territorio nazionale.

Per ridurre l'impatto ambientale delle proprie lavorazioni, Trenitalia sta sviluppando numerosi progetti finalizzati alla produzione di energia da fonti rinnovabili, ma anche alla razionalizzazione dei consumi e all'aumento dell'efficienza energetica.

## *Produzione di energia da fonti rinnovabili*

Gli impianti fotovoltaici attualmente attivi in 8 officine di Trenitalia hanno prodotto nel 2021 un quantitativo di energia *verde* pari a quello che consumano annualmente circa 2.100 famiglie italiane, evitando in tal modo, l'emissione annua in atmosfera di circa 1.700 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Ma non basta, per continuare nel percorso intrapreso verso la de-carbonizzazione, Trenitalia ha in programma di aumentare ulteriormente il numero di officine dotate di impianti fotovoltaici fino ad arrivare a 25 nei prossimi anni su tutto il territorio nazionale.

## *Efficienza nelle officine di manutenzione*

Per ridurre il proprio consumo di energia elettrica e termica, Trenitalia è anche impegnata a migliorare continuamente l'efficienza energetica delle proprie officine di manutenzione, grazie a inter-

venti specifici mirati prevalentemente sugli impianti di illuminazione, riscaldamento e aria compressa.

Dal 2015, il 100% dell'energia elettrica acquistata da Trenitalia è certificata come energia prodotta da fonti rinnovabili.

## *Recupero acque meteoriche*

È terminato con successo il primo progetto pilota di Trenitalia che prevede, all'interno dell'Impianto di manutenzione delle carrozze di Lecce, la creazione di un sistema di recupero delle acque meteoriche finalizzato al lavaggio dei treni Intercity e Frecciabianca.

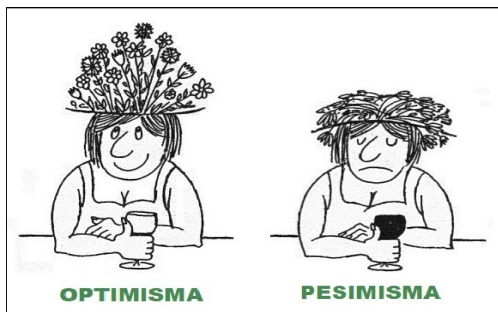
Il 19% di acqua utilizzata per il lavaggio dei convogli proviene dall'impianto di riciclo dell'acqua piovana, grazie al quale è possibile lavare fino 1.700 treni l'anno.

## *Colonnine elettriche*

Automobili di servizio elettriche stanno sostituendo progressivamente il parco auto negli impianti dell'Alta Velocità di Roma, Milano e Napoli.

Sono state inoltre allestite alcune colonnine elettriche per la ricarica delle auto aziendali.

(da FS news)



## Prizorgaj laborejoj de Trenitalia

### *Subtenebleco en bontenadaj laborejoj*

Trenitalia jam delonge estas engaĝigita plibonigi sian median daŭripovon ankaŭ en la procezo de bontonado de trajnoj ene de siaj industriaj lokoj, situataj en la nacia teritorio.

Por redukti la median efikon de ĝiaj prilaboradoj, Trenitalia estas disvolvanta multnombrajn projektojn celantaj al produktado de energio el renovigeblaj fontoj, sed ankaŭ al raciigo de konsumado kaj pliigo de energia efikeco.

### *Produktado de energio el renovigeblaj fontoj*

La fotovoltaaj instalaĵoj nuntempe aktivaj en 8 uzinoj de Trenitalia produktis en 2021 kvanton da *verda* energio egala al tio, kion konsumas ĉirkaŭ 2.100 italaj familioj ĉiujare, tiel evitante, la jaran emision en la atmosfero de ĉirkaŭ 1.700 tunoj da CO<sub>2</sub>.

Sed tio ne sufiĉas, por daŭrigi sur la vojo entreprenita al dekarbonigo, Trenitalia planis plue pliigi la nombron de uzinoj ekipitaj per fotovoltaaj instalaĵoj ĝis atingo de 25 en la venontaj jaroj en la nacia teritorio.

### *Efikeco en prizorgaj laborejoj*

Por redukti sian konsumon de elektra kaj termika energio, Trenitalia estas ankaŭ engaĝita por kontinue plibonigi la energian efikecon de ĝiaj prizorgaj uzinoj, danke al specifaj intervenoj ĉefe celantaj pri lumigado, hejtado kaj premdado de la aero.

Ekde 2015, 100% de la elektro aĉetita de Trenitalia estas atestata kiel energio produktita de renovigeblaj fontoj.

### *Pluvakva reakiro*

Sukcese finiĝis la unua pilota projekto de Trenitalia, kiu antaŭvidis, ene de la prizorgada instalaĵo por veturiloj de Lecce, la kreadon de pluvakva reakira sistemo por ke estu lavataj la trajnoj *Intercity* kaj *Frecciabianca*.

19% de la akvo uzata por lavi la trajnojn devenas de pluvakva reciklada instalaĵo, danke al kiu eblas lavi ĝis 1.700 trajnojn jare.

### *Elektraj kolonetoj*

Elektraj servaj aŭtoj iom post iom anstataŭigas la aŭtofloton en la instalaĵoj de la Alta Rapido en Roma, Milano kaj Napoli.

Estis starigitaj ankaŭ iuj elektraj kolonetoj por reŝargi la kompaniajn aŭtomobilojn.

(Trad. RoBo)



**Tre malbela naĝa stilmannerio ...**

## Aggancio ferroviario digitale: “e-coupler”

Il colosso tedesco *Knorr-Bremse* ha recentemente svelato un nuovo modello di aggancio ferroviario, denominato “e-coupler” in virtù della capacità di connettere, anche elettricamente, i diversi rotabili presenti in una composizione.

Presentato nel corso di *InnoTrans 2022*, questo Aggancio Digitale Automatico (DAC) (*Digital Automatic Coupler*) risponde alle specifiche del Programma Europeo EDDP (*European DAC Delivery Programme*) e, al momento, è probabilmente noto solo agli operatori del settore piuttosto che al grande pubblico.

Il DAC rende il trasporto di merci su rotaia in Europa più facile e veloce.

Accelera la movimentazione, il funzionamento e la circolazione: in definitiva, i treni merci possono viaggiare più velocemente.

Per raggiungere questo obiettivo, entro il 2030 circa 500.000 vagoni merci in tutta Europa dovranno essere dotati del DAC.

Affinché ciò abbia successo, *Deutsche Bahn* non solo realizza la conversione nelle proprie officine, ma installa anche il DAC in officine “estemporanee”.

Con l’aiuto di queste officine mobili, i carri merci possono essere dotati della nuova tecnologia in un breve periodo di tempo vicino al luogo in cui vengono utilizzati, ad esempio presso i clienti “industriali”.

L’obiettivo è creare capacità di conversioni temporanee e aggiuntive e ridurre i tempi di assenza dei carri merci dai clienti.

La società ferroviaria merci leader in Europa, *DB Cargo*, ha completato con suc-

cesso una prima prova pratica a Brema. Quando viene introdotto il DAC, il funzionamento deve essere assicurato nonostante due sistemi di accoppiamento incompatibili (accoppiamento a vite e DAC).



*Il consueto profilo dei carri dotati di gancio a uncino e respingenti potrebbe in breve tempo far posto al sistema DAC. La kutima profilo de vagonoj ekipitaj per trenhokoj kaj bufroj povus en mallonga tempo cedi lokon al la DAC-sistemo.*

Per fare ciò, i vagoni merci vengono prima preparati per essere “DAC pronti” durante le normali visite in officina.

La conversione al DAC avviene quindi in pochi semplici passaggi, simili a un “tappa, tura, tampona”, nei negozi *self service*.

A tal fine, *Deutsche Bahn* vuole creare 150 sedi *pop-up* in tutta Europa con società *partner*.

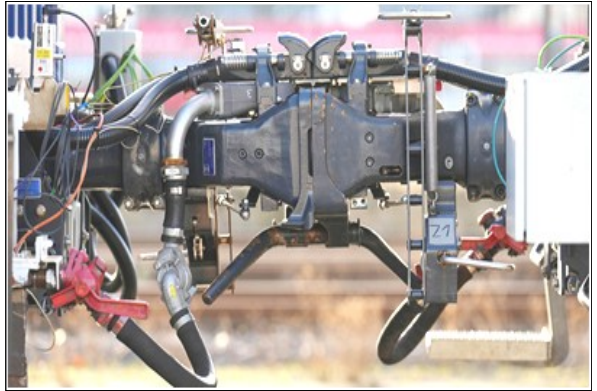
Il DAC accelera lo smistamento, aumenta la capacità delle stazioni di transbordo e aumenta la capacità dell’infrastruttura ferroviaria esistente.

Per la prima volta, i vagoni merci sono dotati di condotte elettriche e dati continui per il DAC.

In particolare, rafforza il traffico monoveicolare come alternativa “verde” ai camion.

A partire dal 2023, *DB Cargo* intende predisporre i propri vagoni merci per l’installazione del DAC nell’ambito di visite regolari in officina.

La caratteristica innovativa del gancio concepito dalla *Knorr-Bremse*, oltre alle dimensioni compatte e all’elevata resistenza agli agenti atmosferici, è quella di perfezionare al meglio e con costanza il contatto elettrico fra i rotabili, condizione essenziale affinché sia garantita l’interfaccia digitale dalla locomotiva all’ultimo dei veicoli trainati. Per ottenere questo risultato, e ovviare al fondamentale problema che i delicati contatti elettrici vengono inevitabilmente sottoposti a severe sollecitazioni nell’accoppiamento fra due carri, i progettisti della *Knorr-Bremse* sono ricorsi a un’idea semplice quanto efficace.



In sostanza, il modulo dei contatti elettrici/elettronici si ritrae automaticamente prima dello sgancio fisico, e si dispone automaticamente in posizione operativa soltanto dopo l’avvenuto aggrancio meccanico.

A protezione dell’intero sistema, e a garanzia della funzionalità costante della “dorsale elettrica del treno”, ciascun modulo è protetto da una scocca atta a prevenire eventuali danni procurati da merci in caduta o errori umani. □

(*News ferroviarie*, 18.10.2022)

## Cifereca fervoja hoko: “e-kuplilo”

La germana giganto *Knorr-Bremse* prezentis lastatempe novan modelon de fervoja hoko, nomata “e-kuplilo” pro la kapablo konekti, eĉ elektre, la diversajn veturilojn ĉeestantajn en komponaĵo.

Prezentita dum *InnoTrans 2022*, ĉi tiu Cifereca Kuplado Aŭtomatika (DAC) (*Digital Automatic Coupler*) plenumas la specifojn de la Eŭropa EDDP-Programo (Eŭropa DAC-Livera Programo) kaj, nuntempe, verŝajne estas konata nur al operaciantoj en la sektoro prefere ol al la ĝenerala publiko.

*Digital Automatic Coupling (DAC)* (Cifereca Aŭtomata Kuplado) faciligas la transporton de varoj per fervojo en Eŭropo.

Akelas moviĝon, operacion kaj cirkuladon: finfine, la vartraĵoj povas veturi pli rapide.

Por atingi tion, antaŭ 2030 ĉirkaŭ 500.000 varvagonoj en la tuta Eŭropo devos esti ekipitaj per DAC.

Por ke ĉi tio sukcesu, *Deutsche Bahn* ne nur kreas la konvertiĝon en siaj laborejoj, sed ankaŭ instalas DAC-n en la “improvizitecaj” uzinoj.

Kun la helpo de ĉi tiuj moveblaj laborejoj, la varvagonoj povas esti ekipataj per nova teknologio en mallonga tempo proksime de la loko, kie ili estas uzataj, ekzemple ĉe “*industriaj*” klientoj.

La celo estas krei provizorajn kaj aldonajn konvertigajn kapablojn kaj redukti la tempojn de foresto de la varĉaroj el la klientoj.

La ĉefa frajta fervoja kompanio en Eŭropo, *DB Cargo*, sukcese kompletigis unuan praktikan teston en Bremeno.

Kiam DAC estas enkondukata, la operacio devas esti certigita malgraŭ du nekongruaj kuplantaj sistemoj (ŝraŭba kuplado kontraŭ DAC).

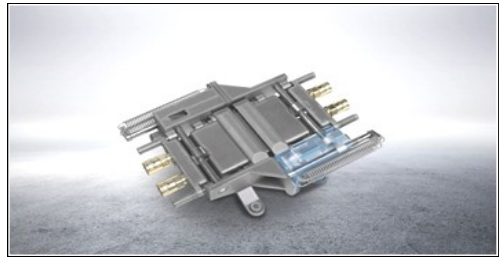
Por fari tion, la varvagonoj estas antaŭe pretigitaj por ke ili estu “DAC pretaj” dum la normalaj vizitoj al la uzino.

La konvertiĝo al DAC tial okazas per kelkaj simplaj paŝoj, simile al “aliro senprokrasta”, en la memservadaj rapidaj vendejoj.

Tiucele, *Deutsche Bahn* volas krei 150 *rapidejojn* tra Eŭropo kun partneraj kompanioj.

La DAC akcelas la ranĝadon, pliigas la kapablon de la transbordaj stacioj kaj pliigas la kapablon de la ekzistanta fervoja infrastrukturo.

Por la unua fojo, la varvagonoj estas ekipataj per elektroduktoj kaj kontinuaj



*Dettaglio del modulo di interfaccia elettrica.  
Detalo de la elektra interfacio-modulo.*

datumoj por DAC. Precipe, ĝi fortigas la unuvejklan trafikon kiel verdan alternativon al kamionoj.

Komencante de 2023, *DB Cargo* intencas prepari siajn varvagonojn por la instalado de DAC en la kadro de regulaj vizitoj en la uzino.

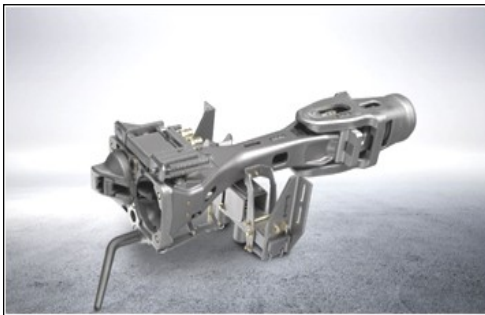
La nova trajto de la hoko elpensita de *Knorr-Bremse*, krom siaj kompaktaj dimensioj kaj alta rezisto al atmosferaj agentoj, estas perfektigi la elektran kontakton inter la veturiloj en la plej bona maniero, esenca kondiĉo por garantii la ciferecan interfacon de la lokomotivo ĝis la lasta el la trenitaj veturiloj.

Por atingi tion, kaj venki la fundamentan problemon, ke la delikataj elektraj kontaktoj estas neeviteble submetitaj al severaj streĉoj en la kuniĝo inter du vagonoj, la projektistoj de *Knorr-Bremse* ekuzis ideon tiel simplan kiel efika.

Esence, la elektra/elektronika kontakto-modulo aŭtomate retiriĝas antaŭ la fizika liberigo, kaj aŭtomate metiĝas en la funkcia pozicion nur post kiam okazis la mekanika kuplado.

Por protekti la tutan sistemon, kaj por garantii la konstantan funkciecon de la “elektra spino de la trajno”, ĉiu modulo estas protektata de framo kapabla malhelpi ajnajn damaĝojn kaŭzigitajn de fallantaj varoj aŭ homaj eraroj. □

*(Trad. RoBo)*



*Il nuovo accoppiatore automatico "e-coupler".  
La nova "e-kupilo" aŭtomata hoko.*



## Più energia autoprodotta da fonti rinnovabili

Per il 2° anno consecutivo la lista compilata dal *Sole 24 Ore* in collaborazione con *Statista* premia le FS inserendole tra le 200 aziende prevalenti nella sostenibilità.

Proprio lo sviluppo sostenibile è al centro del Piano Industriale 2022-31.

Del resto la crisi energetica esplosa nei primi mesi del 2022 impone un forte taglio ai consumi energetici di gruppo e, di pari passo, una maggiore autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

Quest'ultima, in particolare, risulta quadruplicata negli ultimi due anni e copre oggi il 61% del fabbisogno energetico complessivo del Gruppo FS.

Impianti fotovoltaici sono già sui tetti delle officine FS di Verona, Torino Smistamento, Firenze Osmannoro, Napoli Gianturco e Milano e ci saranno nuove installazioni.

Intanto prosegue il rinnovamento della flotta, ovvero la sostituzione di treni vecchi e obsoleti con mezzi di nuova generazione, rispettosi dell'ambiente e molto più efficienti dal punto di vista energetico.

Come, per esempio, il *Frecciarossa 1000*, più leggero del precedente (circa 150 tonnellate in meno) e riciclabile al 94%; come i treni *POP* e *ROCK* per il trasporto regionale, che consentono una riduzione del 30% dei consumi energetici e sono riciclabili fino al 97%; come il nuovo treno *BLUES*, ibrido a tripla alimentazione: elettrico, diesel e a batterie, le cui consegne sono previste già da quest'anno.

Questi circoleranno sulle linee non elettrificate, in sostituzione degli

attuali treni a gasolio (diesel).

A tale proposito, va detto come l'Italia, già tra i Paesi europei con la più alta percentuale di rete ferroviaria elettrificata, preveda di incrementare ulteriormente il valore di 72% dei chilometri all'83% entro il 2030. In Spagna sono al 64% e in Germania al 53%.

Sostenibilità fa rima in particolare con intermodalità.

Nell'ambito del Piano Industriale, il Gruppo FS punta a integrare sempre di più i diversi servizi di trasporto.

Questo rappresenta un elemento

### Nekrologo

#### Emanuele Aldo FRANCHI

(Annone Veneto VE 11.11.1923-Venezia 30.09.2022)

Il 30 Settembre 2022, all'età di 98 anni, si è spento Emanuele Aldo Franchi. Fu macchinista a Venezia, attivo membro e *probo viro* IFEA.

Ha partecipato a numerosi congressi della IFEF.

Persona molto affabile, di buon umore e scherzoso, sia con i bambini che con gli adulti.

Alla figlia Patrizia, che lo ha seguito e curato amorevolmente fino alla fine, e agli altri parenti va la nostra vicinanza.

Grazie per la sua incessante attività.

Che riposi in pace!

FRANCHI, Emanuele. Tre vigla ano kaj IFEA-arbitracianto. □

(Il segretario Vito Tornillo)



essenziale, soprattutto nei contesti urbani e suburbani, per soddisfare la domanda di mobilità in un quadro di de-carbonizzazione.

Una sottolineatura spetta al progetto di Rfi, sostenuto dal Ministe-

ro delle Infrastrutture, per la realizzazione di piste ciclabili che collegheranno le stazioni ferroviarie alle principali sedi universitarie italiane (intermodalità treno + bici). □

(Marco Morino)

## Pli da energio memproduktita el renovigeblaj fontoj

Por la dua sinsekva jaro, la listo kompilata de *Il Sole 24 Ore (La Suno 24 Horoj)* kunlaboro kun *Statista* rekompencas FS (Italaj Fervojoj) enmetante ĝin inter la 200 ĉefaj daŭripovaj kompanioj.

Ĝuste la daŭripova disvolviĝo estas la centro de la Industria Plano 2022-2031.

Plie, la energia krizo eksplodinta dum la unuaj monatoj de 2022 postulas fortan tranĉon al grupa energikonsumo kaj, samtempe, pli granda memproduktado de energio el renovigeblaj fontoj.

Ĉi-lastata precipe estis kvarobligita dum la lastaj du jaroj kaj hodiaŭ kovras 61% de la ĝeneralaj energiaj bezonoj de FS-grupo.

Fotovoltaaj aparatoj estas instalitaj sur la tegmentoj de la FS-uzinoj de Verona, Torino Smistamento, Firenze Osmannoro, Napoli Gianturco kaj Milano kaj estas antaŭvidataj novaj instalaĵoj.

Dume daŭras la renovigo de la floto, la anstataŭado de malnovaj kaj malaktualaj trajnoj per novaj generaciaj veturiloj, respektemaj al la medio kaj multe pli efikaj el energia vidpunkto.

Kiel, ekzemple, *Frecciarossa 1000*, pli malpeza ol la antaŭa (ĉirkaŭ 150 tunoj malpli) kaj 94% reciklebla; kiel *POP*-kaj *ROCK*-trajnoj por la regiona transporto, kiuj permesas reduktion de 30% en energikonsumo kaj povas esti recikleblaj ĝis 97%; kiel la nova *BLUES*-

trajno, hibrida je triobla nutrado: elektra, dizela kaj bateria, kies liveraĵoj jam estas planitaj ekde ĉi tiu jaro.

Tiuj ĉi cirkulos sur la neelektrizitaj linioj, por anstataŭigi la nunajn dizelajn trajnojn.

Tiurilate, oni devas substreki, kiel Italio, malgraŭ ĝi jam estas inter la landoj en Eŭropo kun la plej alta procento de elektrizita fervoja reto, antaŭvidas plu pliigi ĉi tiun valoron pasante de la aktuala 72% de kilometroj ĝis 83% antaŭ 2030.

En Hispanio (datumoj antaŭ pandemio) ili estas 64% kaj en Germanio 53%.

Subtenebleco precipe rimas kun intermodaleco.

En la kadro de la Industria Plano, FS-Grupo celas integri la diversajn transportajn servojn pli kaj pli.

Ĉi tio reprezentas esencan elementon, precipe en urbaj kaj antaŭurbaj kunteksto, por kontentigi la postulon de movebleco en la kadro de dekarbonigo.

Substrekadon meritas la RFI-projekto, subtenata de la Ministerio pri Infrastrukturo, por la kreado de biciklaj vojoj, kiuj konektos la fervojajn staciojn al la ĉefaj italaj universitataj lokoj (trajna intermodaleco+biciklo). □

(Trad. RoBo)

# Impresa Comune Ferroviaria Europea

## Impresa Comune Ferroviaria Europea

Gestione della rete ferroviaria europea, automazione e digitalizzazione delle operazioni ferroviarie, sistemi sostenibili e resilienti, trasporto merci ferroviario che rende più fluida la catena logistica e più trafficate le linee regionali.

Il Budget dei sei importanti progetti pilota finanziati nell'ambito del primo invito a presentare proposte per attività di ricerca e innovazioni ferroviarie dell'Impresa Comune Ferroviaria Europea (*European Railway Joint Undertaking*) copre 568,4 milioni di euro.

Il cofinanziamento di *Europe's Rail* ammonta a 232,8 milioni di euro.

Questi primi progetti avvieranno le attività di ricerca e innovazione della joint venture e si baseranno sui risultati della fase precedente, *Shift2Rail*, aprendo la strada alla diffusione di soluzioni operative e tecnologie innovative nella rete europea.

*Henrik Hololei*, direttore generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, è soddisfatto del risultato ottenuto dal primo bando di concorso di *Europe's Rail* che "ha attirato progetti di alta qualità che modernizzeranno le ferrovie e creeranno un vero e unico spazio ferroviario europeo".

L'estate 2022 ha registrato un forte aumento del numero di passeggeri ferroviari in molte parti d'Europa.

Purtroppo abbiamo assistito anche a treni sovraffollati e stazioni congestionate, fenomeni che hanno sollevato seri dubbi sulla capacità del sistema ferroviario europeo di far fronte all'aumento della do-

manda di trasporto.

Se le compagnie ferroviarie vogliono espandere ulteriormente i loro servizi, l'Europa avrà abbastanza treni passeggeri e capacità?

Saremo in grado di gestire un numero sufficiente di vagoni merci per rendere la ferrovia un'alternativa economicamente vantaggiosa ad altri mezzi di trasporto e anche per il trasporto di grano ucraino?

La capacità dei binari sarà sufficiente per far circolare più treni?

La risposta a queste domande è un moderno ERTMS che aumenti la capacità ferroviaria sviluppando regole comuni per operazioni efficienti.

"Siamo sicuri che l'industria ferroviaria europea sarà in una posizione chiave per realizzare questi cambiamenti".

La prima aggiudicazione del programma *Europe's Rail* era aperta a tutti i candidati che rispettavano le regole di partecipazione di *Horizon Europe* (\*), per garantire una più ampia rappresentanza della catena del valore del settore ferroviario europeo, dalla comunità scientifica e di ricerca alle grandi compagnie ferroviarie.

Più di 200 aziende provenienti da 14 paesi svilupperanno nuove soluzioni per le ferrovie europee.

Il successo della convergenza del sistema ferroviario verso una rete

"unica" senza interruzioni di continuità, resilienza, usabilità inter-sistema, sostenibilità e impatto, dipenderà dalla capacità del settore a collaborare, reinventarsi e unire i propri punti di forza con un



apropio centrita sur la uzanto.

I ĉefaj projektoj piloto financitaj en la kadro de ĉi tiu unua bando prezentita en la konkursa proceduro faras ĉi tiu: kunigas la sektorojn fervojajn eŭropajn kaj konsentas la transirojn al sistemoj integritaj kiuj plibonigas la kondiĉojn por la pasageroj kaj la katenoj de aprovvigado eŭropaj en linio kun la politiko de la Unio.

Unu dua konkursa proceduro rilate al la esploro kaj al aliaj aktivaj devus esti

komencita ĝis la fino de septembro 2022 kaj sekuita de aliaj konkursa proceduroj sur la bazo de la jaro. □

(\* *Horizon Europe* estas la ĉefa programo de la Unio por la esploro kaj la inovado 2021-2027.

La dotacio financia totala estas 95,5 miliardoj.

Ĝi estas la plej granda programo de esploro kaj inovado transnacia en la mondo realigita rekte de la Komisiono Eŭropa kiu financas per invitoj al prezenti projektoj malfermaj kaj konkursaj.

Talaj aktivaj financitaj de *Horizon Europe* devus koncentriĝi ekskluzive sur aplikojn civila. □

## Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno

Administrado de la eŭropa fervoja reto, aŭtomatigo kaj ciferecigo de fervojaj operacioj, daŭrigeblaj kaj rezistemaj sistemoj, fervoja vartransporto ĉio igas la logistikan ĉenon pli fluida kaj regionajn liniojn pli trafikkapablaj.

La Buĝeto de la ses gravaj pilotprojektoj financitaj kadre de la unua invito prezenti proponojn pri esploraj agadoj kaj fervojaj novigoj de la *Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno* (*European Railway Joint Undertaking*) ampleksas 568,4 milionojn da eŭroj.

La kunfinancado de *Europe's Rail* sumiĝos al 232,8 milionoj da eŭroj.

Ĉi tiuj unuaj projektoj ekfunkciigos la esplorajn kaj novigajn agadojn de la komuna entrepreno kaj oni baziĝos sur la rezultoj de la antaŭa fazo, *Shift2Rail*, malfermante la vojon por la disvastigo de operaciaj solvoj kaj novigaj teknologioj en la eŭropa reto.

*Henrik Hololei*, ĝenerala direktoro pri Movebleco kaj Transporto de la Eŭropa Komisiono, estas kontenta pro la rezulto akirita de la unua konkursanenco de *Europe's Rail* kiu "allogis bonkvalitajn projektojn, kiuj modernigos la fervojojn kaj kreas veran kaj ununuran eŭropan fervojan spacon".

Somere 2022 oni registris grandan kreskon de fervojaj pasaĝernombroj en multaj partoj de Eŭropo.

Bedaŭrinde, oni ankaŭ vidis plenplenajn trajnojn kaj ŝtopiĝintajn stacidomojn, fenomenojn kiuj levis gravajn dubojn, ĉu la eŭropa fervoja sistemo kapablas elteni la pliiĝon de la transportbezono.

Se fervojaj kompanioj volas plue vastigi siajn servojn, ĉu Eŭropo havos sufiĉajn pasaĝertrajnojn kaj kapaciton?

Ĉu ni kapablos funkciigi sufiĉe da varvanoj por igi la fervojojn kostefika alternativo al aliaj transportrimedoj kaj ankaŭ por la transporto de ukraina greno?

Ĉu la kapacito de la trakoj estos sufiĉe granda por cirkuligi pli da trajnoj?

La respondo al ĉi tiuj demandoj estas moderna ERTMS kiu pliiĝas fervojan kapaciton evoluigante komunajn regulojn por efikaj operacioj.

"Ni certas, ke la eŭropa fervoja industrio estos en ŝlosila pozicio por realigi ĉi tiujn ŝanĝojn."

La unua adjudiko de la programo *Europe's Rail* estis malfermita al ĉiuj kandidatoj konformaj al la reguloj pri partopreno de *Horizon Europe* (\*), por certigi pli larĝan reprezentadon de la va-

lorĉeno de la eŭropa fervojsektoro, de la scienca kaj esplora komunumo ĝis grandaj fervojaj kompanioj.

Pli ol 200 firmaoj el 14 landoj evoluigos novajn solvojn por la eŭropaj fervojoj.

La sukceso de la konverĝo de la fervoja sistemo al “unu” reto sen interrompaj daŭrigo, rezistemo, intersistema uzeblo, daŭripovo kaj efiko, dependos de la kapablo de la industrio kunlabori, reinventi sin kaj kumuli siajn fortojn per alproksimiĝo fokusita al uzanto.

La ĉefaj pilotprojektoj financataj ene de ĉi tiu unua invito prezentita en adjudiko faras ĝuste tion: ili kunigas la eŭropan fervojan sektoron kaj ebligas al ĝi transformi sin per integrita sistema alproksi-

miĝo, kiu plibonigos kondiĉojn por pasaĝeroj kaj la eŭropajn provizadĉenojn kongrue kun EU-politikaj celoj.

Dua adjudiko rilatanta al esplorado kaj aliaj agadoj devus esti lanĉita antaŭ la fino de septembro 2022 kaj sekvos ĝin aliaj adjudikoj sur jara bazo. □

(ViTo) (Laŭ repaĝaro de Europe's Rail, 09.09.2022)

(\**)* *Horizonto Eŭropo estas la kadra programo de Eŭropa Unio por esplorado kaj navigado 2021-2027.*

*La tuta financado estas 95,5 miliardoj.*

*Ĝi estas la plej granda transnacia esplorado kaj novaĵa programo en la mondo rekte efektivigata de la Eŭropa Komisiono.*

*Ĝi financas esploradajn kaj novigajn agadojn ĉefe per invitoj prezenti malfermajn kaj konkurencivajn projektojn.*

*La esploradoj kaj la novigadaj faroj financitaj de Horizonto Eŭropo devas fokusiĝi ekskluzive sur civilaj aplikoj. □*

## Collegamenti con la Sicilia

Un collegamento diretto con la Sicilia è possibile con composizione bloccata con locomotiva E.464 dotata di accumulatori, per manovrare autonomamente durante le fasi di imbarco e sbarco sui traghetti che dalla Calabria viaggiano verso la Sicilia.

La E.464 “*Ultimo miglio*” è adatta per essere utilizzata nella formazione dei treni

Intercity Roma-Siracusa / Palermo.

Le due composizioni sono accoppiate alle due carrozze semipilota dove vengono divise per entrare nel traghetti.

Ciò consente di ridurre i tempi di traghettamento nello Stretto di Messina dalle attuali 2 ore e 5 minuti a poco più di 1 ora.

Consente inoltre di non utilizzare locomotive da manovra diesel per ridurre l'inquinamento nelle due aree di sbarco.

### Mini - “Frecciarossa” per i collegamenti veloci “Continente - Sicilia”

12 ETR.1000, unità a motore elettrico, a composizione ridotta con quattro carrozze, con una lunghezza di 103 metri, che consente l'imbarco sui traghetti RFI senza scomposizione delle carrozze.

Velocità massima di 300 km/h.

Multitensione a 3 kV DC e 25 kV BC.



Dotato di batterie per l'imbarco e lo sbarco con mezzi propri sui traghetti. Le caratteristiche tecniche del "mini" ETR.1000 ne consentono l'utilizzo sulle linee ad Alta Velocità del Continente, con una notevole riduzione dei tempi di percorrenza, e la possibilità di effettuare collegamenti diretti come Venezia / Milano-Roma-Palermo / Siracusa (e viceversa) in composizione multipla.

Sono previste doppie composizioni che si dividono a Villa San Giovanni con imbarco individuale dei due elettrotreni. Da Messina ognuno continuerebbe il viaggio per le due destinazioni di Siracusa e Palermo.

Sulla rotta Stretto di Messina-Villa San Giovanni, per il trasporto di treni pas-

seggeri e treni merci, RFI (*Rete Ferroviaria Italiana*), al fine di ridurre le emissioni inquinanti, ha dotato il traghetto "Iginia" di accumulatori, che vengono caricati da pannelli solari o da un cavo elettrico in porto.

La tecnologia consente la massima sostenibilità ambientale con zero emissioni di anidride carbonica e gas serra nel porto e nelle manovre di ingresso e uscita.

Per migliorare il servizio di trasporto rapido dei passeggeri sullo Stretto di Messina, RFI ha pianificato l'acquisto di tre traghetti di nuova generazione a GNL (= *Gas Naturale Liquefatto*) e a propulsione elettrica che ridurranno ulteriormente le emissioni inquinanti. □

(*ferrovie.it*)

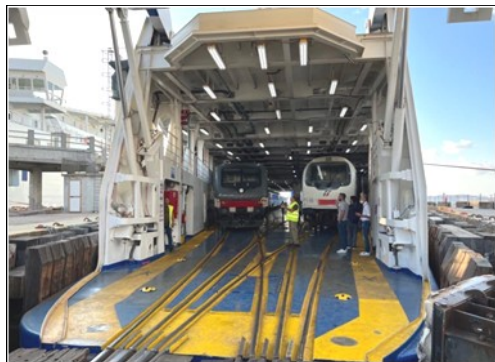
## Kunligoj al Sicilio

Rekta kunligo kun Sicilio eblas per blokitaĵaj vagonkombinaĵoj kun E.464, lokomotivo ekipita per akumulatoroj, por manovri aŭtonome dum la fazoj de enŝipiĝo kaj elŝipiĝo sur la pramoj, kiuj veturas de Kalabrio al Sicilio kaj inverse.

La E.464 "*Lasta mejlo*" taŭgas por esti uzata en la formado de la Intercity-trajnoj Roma-Siracusa / Palermo.

La du komponaĵoj estas kuplitaĵaj ĉe la du remorkaj kondukvaĵoj kaj oni disdividas tie por eniri la pramŝipon.

Tio permesas redukti la pramtempojn en la Markolo de Messina de nunaj 2 horoj kaj 5 minutoj al iom pli ol 1 horo. Ĝi permesas ankaŭ ne uzi dizelajn manovro-lokomotivojn por redukti poluadon dum la du elŝipiĝejoj.



### Mini - "Frecciarossa" por la rapidaj kunligoj "Kontinento - Sicilio"

12 ETR.1000, elektraj motorunuoj, kun reduktita kompozicio al kvar vagonoj, kun longeco de 103 metroj, kiu permesas enŝipiĝi sur RFI-pramŝipoj sen di-

sdividi la vagonaron.

Maksimuma rapido je 300 km/h.

Multitensio je 3 kV DC kaj 25 kV a.K.

Ekipitaj per akumulatoroj por enŝipiĝo kaj elŝipiĝo per propraj rimedoj sur pramŝipoj.

La teknikaj karakterizaĵoj de la “mini” ETR.1000 permesas ĝian uzon sur la altrapidaj linioj de la Kontinento, kun signifa redukto de vojaĝdaŭroj, kaj la ebleco fari rektajn kunligojn kiel Venecio / Milano-Romopalermo / Sirakuzo (kaj inverse) en plurobla kompozicio.

Estas antaŭviditaj duoblaj kunmetaĵoj kiuj estus disdividataj en Villa San Giovanni kun individua enŝipiĝo de la du elektraj motorunuoj.

De Messina ĉiu daŭrus la veturadon al la du cellokoj: Sirakuzo kaj Palermo.

Laŭ la itinero Markolo Messina-Villa San Giovanni, por la transporto de pasaĝertrajnoj kaj vartrajnoj, RFI (Rete Ferroviaria Italiana), por redukti poluan emision, ekipis la pramŝipon “*Iginia*” per akumulatoroj, kiuj estas ŝargitaj per sunpaneloj aŭ per elektrakonektilo en haveno.

Teknologio permesas maksimuman median daŭripovon kun nulaj emisioj de karbona dioksido kaj forcejaj gasoj en la haveno kaj en la manovroj de eniro kaj eliro.

Por plibonigi la rapidan transportservon de pasaĝeroj sur la Markolo de Messina, RFI planis la aĉeton de tri novgeneraciaj pramŝipoj je *GLN* (= *Likvigita Tergaso*) kaj elektra propulso kiuj plu reduktos poluajn emisiojn. □

(Trad. ViTo)

## 70° anniversario della FISAIC

La FISAIC, è la Federazione Internazionale dei Ferrovieri per l’Arte e la Cultura, è stata fondata a Strasburgo nel 1952.

La FISAIC si propone di promuovere e sostenere le attività culturali dei ferrovieri di tutte le nazioni nel tempo libero, stabilire relazioni tra le associazioni e i sindacati nazionali al fine di organizzare eventi culturali e contribuire allo sviluppo di stimoli e attività culturali.

Dopo 70 anni, dal 4 al 7 di novembre, si è ritornati a Strasburgo, e Bischheim, per festeggiare il suo anniversario nella stessa città dove è nata.

Il programma prevedeva incontri istituzionali e organizzativi (Assemblea Generale e Commissioni), serate culturali, visite alla città e alla regione

ed esposizioni delle attività dei gruppi della FISAIC.

In contemporanea la sezione ospitante, UAICF (= *DLF francese*), ha presentato una esposizione dei gruppi culturali francesi in una palestra adiacente alla stazione ferroviaria di Strasburgo.

Il discorso di benvenuto è stato tenuto dal presidente UAICF, il sig. Ghislain Heinen.

Nell’assemblea generale si sono tenute le votazioni per eleggere il nuovo consiglio direttivo e il coordinatore dei comita-



ti tecnici per prossimi due anni e l'approvazione dei bilanci.

Le associazioni nazionali hanno presentato il rapporto delle loro attività, innovative e stimolanti per l'associazione.

Per l'IFEF ha partecipato ai lavori la presidente Rodica Todor.

Sono state consegnate medaglie onorifiche per le loro attività ad alcuni membri, anche i membri IFEF Lene Niemann (DK) e Wiesław Libner (PL) ne sono stati insigniti.

A Bischheim, cittadina a qualche chilometro da Strasburgo, centro ferroviario con officine e altri impianti, si sono tenute le assemblee nelle sale riunioni della SNCF, nella sala comunale "Salle du Cheval Blanc" le esposizioni, e presso il teatro "Salle du Cercle" le serate culturali.

All'esposizione ha partecipato anche l'IFEF con materiale informativo di Esperanto e sull'attività dell'IFEF.

Vito Tornillo e Bruno Henri hanno presenziato lo stand, dando molte informa-



zioni ai visitatori e ai colleghi espositori delle altre attività.

I congressisti e i loro accompagnatori hanno potuto ammirare Strasburgo dal fiume con un gita in battello, l'attraente Colmar e altre località dell'Alsazia.

Nelle serate culturali si sono esibiti il *Coro Lussemburghese* e il *Gruppo Folcloristico dei Paesi dell'Est* (francese).

Per l'IFEF è stata una occasione per offrire una concreta collaborazione per futuri programmi comuni, conoscere i rappresentanti delle associazioni nazionali e dei gruppi culturali.

Come esperantisti è bello trovare e ritrovare amici *samideani* della regione, ed avere l'opportunità, non da meno, di fare una foto di gruppo sotto l'insegna della "Rue Esperanto" di Bischheim.

Un grazie agli organizzatori e a tutti i partecipanti che hanno contribuito alla riuscita dell'evento.

Un grazie anche al presidente degli esperantisti di Strasburgo, Bruno Flochon, che mi ha intervistato e messo il video nel canale *youtube* dell'associazione.

Tutto visibile a questo collegamento:

<https://youtu.be/9bAQgMs-eWU>.□

(ViTo)



Sotto la targa "Esperanto" a Bischheim  
Sub la strattitolo "Esperanto" en Bischheim



## 70-a datreveno de FISAIC

FISAIC estas la *Internacia Federacio de Fervojistoj pri Arto kaj Kulturo*, kiu estis fondita en Strasburgo en 1952.

FISAIC celas antaŭenigi kaj subteni la kulturajn agadojn de la fervojaj laboristoj de ĉiuj nacioj en libera tempo, establi rilatojn inter la asocioj kaj la naciaj sindikatoj por organizi kulturajn eventojn kaj kontribui al disvolviĝo de stimuloj kaj kulturaj agadoj.

Post 70 jaroj, de la 4-a ĝis la 7a de novembro, oni revenis al Strasburgo, kaj Bischheim, por festi ĝian datrevenon en la sama urbo, kie ĝi naskiĝis.

La programo inkluzivis instituciajn kaj organizajn kunvenojn (Ĝenerala Asembleo kaj Komisionoj), kulturajn vesperojn, vizitojn al la urbo kaj al la regiono kaj ekspoziciojn de la agadoj de la FISAIC-grupoj.

Samtempe, la gastiganta sekcio, *UAICF* (la franca DLF), prezentis ekspozicion de francaj kulturaj grupoj en gimnastikejo najbara al la fervoja stacidomo de Strasburgo.

La bonvenan paroladon faris la prezidanto *UAICF*, s-ro Ghislain Heinen.

La voĉdonoj estis okazigitaj dum la Ĝenerala Asembleo por elekti la novan estraron kaj la kunordiganton de la teknikaj komitatoj dum la sekvaj du jaroj kaj la aprobon de la financaj budĝetoj.

La naciaj asocioj prezentis la raportojn de siaj agadoj, novigaj kaj stimulaĵoj por la asocio.

Por IFEF, la prezidantino Rodica Tordor partoprenis la laborojn.

Honoraj medaloj por iliaj agadoj estis transdonitaj al iuj membroj; ankaŭ la IFEF-membroj Lene Niemann (DK) kaj Wiesław Libner (PL) ricevis ilin.

En Bischheim, urbeto kelkajn kilometrojn de la Strasburga Fervoja Centro kun



*Strasburgo: il tavolo dell'Esperanto  
Strasburgo: la tablo de Esperanto*

uzinoj kaj aliaj instalaĵoj, la asembleo estis aranĝitaj en la kunvenoj de SNCF, la ekspozicioj en la komunuma salono "Salle du Cheval Blanc" kaj la kulturaj vesperoj ĉe la teatro "Salle du Cercle".

La IFEF ankaŭ ĉeestis la ekspozicion kun informa materialo pri Esperanto kaj pri la agado IFEF.

Vito Tornillo kaj Bruno Henri ĉeestis la standon, donante multajn informojn al la vizitantoj kaj al la ekspoziciantoj de aliaj agadoj.

La Kongresanoj kaj siaj kunuloj povis admiri Strasburgon de la rivero per boata veturo, la allogan Colmar-n kaj aliajn lokojn en Alzaco.

En la kulturaj vesperoj sinprezentis la *Luksemburga Koruso* kaj la *Folkloro Grupo de la Francaj Orientaj Landoj*.

Por IFEF estis ŝanco oferti konkretan kunlaboron por estontaj komunaj programoj, koni la reprezentantojn de la naciaj asocioj kaj de la kulturaj grupoj.

Kiel Esperantistoj, tiu estis okazo trovi, kaj retrovi, samideanajn amikojn de la

regiono, kaj havi la ŝancon, ne malpli favora, fari grupan foton sub la ŝildo de "Rue Esperanto" de Bischheim.

Dankon al la organizantoj kaj al ĉiuj partoprenantoj, kiuj kontribuis al la sukceso de la evento.

Dankon ankaŭ al Bruno Flochon la prezidanto de la Esperantistoj de Strasburgo, kiu intervjuis min kaj metis la filmeton en la *youtube*-kanalon de la asocio. Ĉio videblas ĉe ĉi tiu kunligo:

<https://youtu.be/9bAqgMs-eWU>. □



## Progetto Verden - Il terzo incontro a Rotterdam

Il terzo incontro dei partner del progetto Erasmus + "Verden", finanziato dalla Commissione Europea, si è svolto in Olanda, presso "la Centra Oficejo" dell'UEA a Rotterdam dal 18 al 22 di Novembre 2022.

L'agenzia Kosmo, in rappresentanza dell'UEA, ha coordinato i lavori.

Il tema del progetto è "Sostenibilità e trasporto".

In tutto hanno partecipato una quindicina di persone dei Paesi partner del progetto (BE, CZ, DE, FR, IT, RO).

Lo scopo dell'incontro era lo scambio di esperienze delle diverse organizzazioni e un seminario di formazione per i rappresentanti delle associazioni.

I temi del seminario sono stati così affrontati:

- parte formativa: si è parlato di stati dell'lo, comunicazione, dinamiche di

gruppo, gestione del tempo.

- parte del lavoro: si è lavorato al contenuto della brochure finale e al sito web del progetto.

- parte formativa: ci si è occupati della impaginazione di pubblicazioni con *Przemysław Wierzbowski* di Bialistok, in collegamento tramite Zoom, che ha spiegato come costruire una brochure in modo professionale.

- parte della discussione: si è affrontato il tema della sostenibilità ambientale con *Paulina Jalakšová* di Praga, ospite in Zoom, membro della commissione "Forum dei Giovani Europei" per il "Patto Verde Europeo".

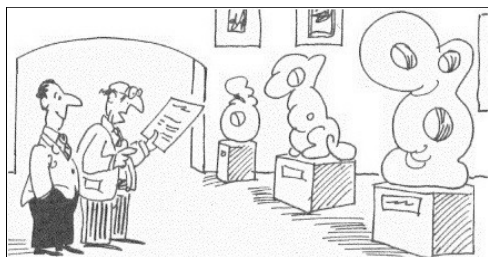
Il programma Erasmus+ si prefigge i seguenti scopi:

- Migliorare la qualità delle attività di istruzione e formazione sull'educazione sostenibile e trasporti sostenibili

- Creazione di materiali formativi, consigli e linee guida che devono essere utilizzati da altri individui e organizzazioni

- Sensibilizzazione e coinvolgimento di individui e organizzazioni sulle sfide relative all'educazione allo sviluppo sostenibile e al trasporto sostenibile nella pratica quotidiana

- Scambio di esperienze e usanze tra organizzazioni di diversi paesi al fine di rafforzare le collaborazioni già esistenti



**Tiu ĉi titoliĝas "NUDA VIRINO".  
Eble mi malbonmemoras ...**

e consentirne di nuove

- Promozione del programma Erasmus+.

La situazione meteorologica ci ha sicuramente aiutati a restare molte ore in riunione, quasi tutti i giorni c'è stata una pioggia sottile e fredda.

Ma nonostante tutto si è riusciti a vedere qualche luogo caratteristico di Rotterdam e sperimentare ogni sera un ristorante etnico diverso, per sottolineare la internazionalità dell'incontro.

Agli incontri serali erano presenti i tre giovani volontari che lavorano presso l'UEA.

Anche gli incontri conviviali sono stati utili a conoscere meglio le persone con cui si sta collaborando, sia dal punto di vista personale che culturale.

Motivo di soddisfazione anche l'essere stato per la mia prima volta all'interno di quello che è il simbolo dell'Esperanto nel mondo, ossia la sede centrale dell'UEA!

Visto che è stato deciso di vendere la costruzione, questa potrebbe essere una delle ultime volte che è stata visitata.

È stato possibile visitare anche la biblioteca con tutte le pubblicazioni esistenti, il mio interesse è stato cercare quello più vicino a noi, infatti ho trovato le collezioni dell'Itala Fervojisto e dell'Internacia Fervojisto, purtroppo non complete.

Approfittando del fatto che il volo di ritorno era in serata, con la presidente IFEF, Rodica Todor, ci siamo concessi una visita pomeridiana ad Amsterdam.

Abbiamo passeggiato tra le strade principali della città che si diramano dalla stazione centrale.

Nel visitare il mercato dei fiori abbiamo trovato e fotografato il bulbo del Tulipano Esperanto!

Grazie a tutti i partecipanti, e arrivederci al prossimo incontro. □

(ViTo)



### Projekto Verden - La tria renkontiĝo en Roterdamo



*Davanti alla sede dell'UEA a Rotterdam  
Antaŭ la sidejo de UEA en Roterdamo  
Vito Tornillo, Rodica Todor, Ladislav Kovár*

La tria renkontiĝo de la partneroj de la projekto *Erasmus + "Verden"*, financita de la Eŭropa Komisiono, okazis en Nederlando, ĉe la "*Centra Oficejo*" de UEA en Roterdamo de la 18-a ĝis la 22-a de Novembro 2022.

La agentejo Kosmo, reprezentante UEA, kunordigis la laboron.

La temo de la projekto estas "*Daŭripovo kaj transporto*".

Entute partoprenis ĉirkaŭ dek kvin personoj el la partnerlandoj de la projekto (BE, CZ, DE, FR, IT, RO).

La celo de la renkontiĝo estis la interŝanĝo de spertoj de la diversaj organi-

zaĵoj kaj trejnseminario por la reprezentantoj de la asocioj.

La seminarioj temoj estis traktitaj jene:

- trejna parto: oni parolis pri egoaj stacioj, komunikado, grupdinamiko, tempoadministrado.

- labora parto: oni prilaboris la enhavon de la fina broŝuro kaj la retejo de la projekto.

- trejna parto: oni traktis la aranĝon de eldonaĵoj kun *Przemysław Wierzbowski* el Bjalistoko, kunligita per Zoom, kiu klarigis kiel konstrui broŝuron en profesia maniero.

- diskuta parto: la temo de media daŭripovo estis traktita kun *Paulina Jalakšová* el Prago, gasto en Zoom, membrino de la komisiono "Forumo de Eŭropa Junularo" por la "Eŭropa Verda Pakto". La programo Erasmus Plus havas la sekvajn celojn:

- Plikvalitigo de edukaj kaj trejnaj agadoj pri daŭripova edukado kaj daŭripova transporto

- Kreo de trejnmaterialoj, konsilaroj kaj gvidlinioj uzablaj de aliaj individuoj kaj organizaĵoj

- Konsciigo kaj engaĝo de individuoj kaj



*Rotterdam: presso la stazione  
Rotterdamo: apud la stacidomo*

organizaĵoj pri defioj rilataj al edukado pri daŭripova evoluo kaj daŭripova transporto en la ĉiutaga praktiko

- Interŝanĝo de spertoj kaj kutimoj inter diverslandaj organizaĵoj cele al plifortigo de jam ekzistantaj kunlaboroj kaj ebligado de novaj partneradoj

- Promocio de la programkadro Erasmus+. La vetera situacio certe helpis nin resti en la kunvenejo dum multaj horoj, preskaŭ ĉiutage estis subtila kaj malvarma pluvo.

Sed malgraŭ ĉio ni havis eblecon viziti kelkajn karakterizajn lokojn en Rotterdamo kaj sperti ĉiun vesperon malsaman etnan restoracion, por substreki la internaciecon de la renkontiĝo.

Ĉe la vesperaj renkontiĝoj ĉeestis la tri junaj gevolontuloj, kiuj laboras ĉe UEA. Ankaŭ la manĝaj kunrestadoj estis utilaj por pli bone koni la homojn, kun kiuj oni kunlaboras, el persona kaj kultura vidpunkto.

Alia kialo de kontento estis mia unuafaja vizito al tio, kio estas la simbolo de Esperanto en la mondo, nome la sidejo de UEA!

Ĉar estis decidite vendi la konstruaĵon,



*Rotterdam: alcuni dei partecipanti.  
Rotterdamo: iuj el la kunvenantoj.*



*Amsterdam: la stacione  
Amsterdam: la stacidomo*

Ĉi tiu eble estas unu el la lastaj fojoj kiam ĝi estis vizitinta.

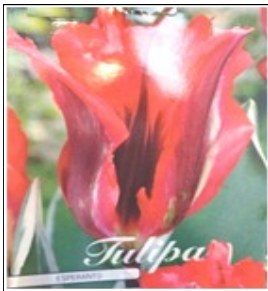
Eblis ankaŭ viziti la bibliotekon kun ĉiuj ekzistantaj eldonaĵoj, mia intereso estis serĉi tiun plej proksimajn al ni, fakte mi trovis la kolektojn de Itala Fervojisto kaj Internacia Fervojisto, bedaŭrinde ne kompletaj.

Profitante ke la revena flugo estis vespere, kun la IFEF-prezidantino, Rodica Todor, ni kaptis la okazon dum la posttagmezo viziti Amsterdamon.

Ni promenadis tra la ĉefajn stratojn de la urbo kiuj disbranĉiĝas de la centra stacidomo.

Vizitante la flormerkaton ni trovis kaj fotis la bulbon de la Tulipo Esperanto!

Dankon al ĉiuj partoprenantoj, kaj ĝis la venonta kunveno. □



*Il tulipano "Esperanto"  
La tulipo "Esperanto"*

## Vita dell'IFEA

Cari amici e soci,  
la seconda metà del 2022 ci ha portato lentamente alla normalità, molte attività si sono svolte in presenza ed è stato piacevole partecipare e godere delle vecchie e nuove amicizie.

L'intesa era di partecipare a Brescia al congresso italiano di Esperanto, 20-27.08, e così ho fatto nei primi giorni.

Durante l'inaugurazione ho salutato a nome dei ferrovieri, invitando a partecipare al nostro prossimo congresso IFEF. Alla presenza di circa 70 samideani ho presentato la "prelego" del *Progetto Verden* dal tema "Hibridaj Trajnoj", che è stato apprezzato dai partecipanti.

In questi mesi sono continuati gli incontri in rete con l'estraro e i partner del progetto Erasmus.

In novembre ci sono stati due importanti incontri di cui potete leggere i rapporti: il 70° anniversario della FISAIC a Strasburgo in Francia e il terzo incontro "Verden" del progetto Erasmus+ a Rotterdam in Olanda.

Procede bene l'organizzazione del congresso IFEF 2023 di Anversa.

La struttura ricettiva sarà l'Ostello della gioventù che però ha a disposizione un numero limitato di posti; chi intende partecipare lo faccia; i posti a prezzo favorevole potrebbero finire in fretta.

<https://www.ifef2023.net/> è il collegamento internet per le informazioni e il modulo di iscrizione in rete.

In Internacia Fervojisto 2022.06 c'è il modulo cartaceo per l'iscrizione.

Il Postkongreso IFK sarà in Vallonia, 12-14.05.2023, con visite di Namur, Charleroi e località circostanti, Marcinelle e Strépy-Thieu con un ascensore per le navi.

Buon fine 2022 e un buon nuovo anno a voi e ai vostri cari. □

*Il segretario Vito Tornillo*

## Grandi idee Grandaj ideoj

### *L'Illuminismo e l'Enciclopedia di Diderot e D'Alembert*

L'Illuminismo trova la sua massima diffusione in Francia, soprattutto per opera di un gruppo di autori, che dà vita all'*Enciclopedia* o *Dizionario ragionato delle scienze, delle arti e dei mestieri* (*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, nel titolo originale).

All'opera parteciparono tutti i maggiori intellettuali francesi del tempo, ma moltissime voci furono redatte dallo scrittore, critico d'arte e filosofo *Denis Diderot* (Langres 05.10.1713 - Paris 31.07. 1784).

L'Enciclopedia nacque dall'idea del libraio, tipografo ed editore parigino *André Le Breton* (Parigi 02.09.1708 - ivi 05.10.1779) di tradurre in francese il *Dizionario universale delle arti e delle scienze* dello scrittore inglese *Ephraim Chambers* (Kendal 1860 - Londra 15. 05.1740) pubblicato tra il 1728 e il 1742.

Diderot mutò il piano originario rendendolo assai più ambizioso: raccogliere e divulgare le conoscenze acquisite dall'uomo attraverso i secoli in tutti i campi del sapere, per diffondere nel popolo i «lumi» della ragione e della scienza e liberarlo così dall'ignoranza e dal pregiudizio, e abilitarlo ad acquisire coscienza dei suoi diritti e del suo destino di libertà.

Denis Diderot fu il principale organizzatore di questa impresa editoriale.

Inizialmente in questo lavoro di ideazione e coordinamento, Diderot fu affiancato dal matematico *Jean-Baptiste Le Rond d'Alembert* (Parigi 16.11.1717 - ivi 29.10. 1783) matematico, fisico, astronomo, filosofo e enciclopedista francese, tra i più importanti protagonisti dell'Illuminismo, che scrisse il

*Discorso preliminare* (1751) della *Enciclopedia*, più tardi invece da *Paul Henry Dietrich*, Barone d'Holbach, filosofo francese di origine tedesca (Edesheim, Palatinato 1723 - Parigi 1789).

Il primo volume comparve il 1° luglio 1751. Dopo il secondo volume (1752) l'opera subì un arresto per le opposizioni che aveva suscitato negli ambienti religiosi: dei *Gesuiti*, dei *Giansenisti* e poi del papa in persona (l'opera venne messa all'*Indice* e condannata da Clemente XIII).

In seguito, grazie all'appoggio di *Madame de Pompadour* (*Jeanne-Antoinette Poisson*, marchesa di Pompadour, detta *Reinette "Reginetta"*, meglio nota come *Madame de Pompadour*) (Paris 29.12.1721, Versailles 15.04.1764), è stata la più celebre favorita del re Luigi XV e la donna francese più potente del XVIII secolo) il progetto poté essere ripreso e nel 1753 uscì il 3° volume.

Altri volumi fino al settimo si susseguirono regolarmente, finché nel 1757 la *Enciclopedia* attraversò una nuova crisi, non soltanto per le opposizioni esterne, ma anche per le discordie interne dei suoi compilatori, tra i quali alcuni dei più importanti, come d'Alembert, si ritirarono dall'impresa.

Dal 1758 Diderot restò solo a dirigerla e nel 1772 la condusse a termine, per un totale di 17 volumi e 11 di tavole illustrate.

Fu una grande operazione, che rivela la sensibilità non solo culturale, ma editoriale di Diderot. Egli riuscì comunque a trasformare un'operazione commerciale in una formidabile operazione culturale presto tradotta in ogni paese d'Europa e anche in Italia.

L'*Enciclopedia* fu infatti pubblicata a Lucca a partire dal 1758 e poi, in un'altra edizione, voluta dal granduca di Toscana, a Livorno a partire dal 1770.

È da notare che alcuni tra i più significativi rappresentanti della filosofia illuministica non collaborarono all'*Enciclopedia*, oppure

vi figurano con scarsi e insignificanti contributi. Così *Montesquieu* (Charles-Louis de Secondat, barone di La Brède e di Montesquieu, (La Brède 18.01.1689 - Parigi 10.02. 1755), filosofo, giurista, storico e pensatore politico francese), firma un solo articolo, sul gusto, un argomento completamente diverso dalle sue opere fondamentali.

*Voltaire* (Parigi 21.11. 1694 - ivi 30.05. 1778, pseudonimo di François-Marie Arouet, è stato un filosofo, drammaturgo, storico, scrittore, poeta, aforista, enciclopedista, autore di fiabe, romanziere e saggista francese) contribuisce ai primi volumi e poi tronca la sua collaborazione.

*Jean-Jacques Rousseau* (Ginevra 28.06.1712 - Ermenonville 02.07.1778, filosofo, scrittore, pedagogista e musicista svizzero) collaborò all'*Enciclopedia* con articoli di argomento musicale e redigendo la voce «economia politica».

Ma lo spirito di questi uomini e quello dei filosofi inglesi del tempo, domina ugualmente l'*Enciclopedia*.

Ai suddetti si aggiungano *John Locke* (Wrington 29.08.1632 - High Laver 28.10. 1704, filosofo e medico inglese) e *Sir Isaac Newton* (Woolsthorpe-by-Colsterworth 25.12.1642 - Londra 20.03.1727, matematico, fisico, astronomo, filosofo naturale, teologo, storico e alchimista inglese).

Le dottrine che essi presentano, pur non in prima persona, ispirano ugualmente i contributi di una folla anonima di collaboratori.

L'*Enciclopedia* non è priva di incongruenze e di errori, anche relativamente alla cultura del tempo.

Tuttavia la sua efficacia e il suo merito furono immensi: l'*Enciclopedia* sottopose all'osservazione razionale tutti i campi dello scibile e mise a disposizione del vasto pubblico i risultati di tale operazione.

(da *Studia Rapido*)

## ***La Klerismo kaj la Enciclopedia de Diderot kaj D'Alembert***

La Klerismo trovas sian maksimuman disvastigon en Francio, precipe fare de grupo de aŭtoroj, kiu donas vivon al la *Enciklopedio*, aŭ *Rezonita vortaro de scienco, artoj kaj metioj* (*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, en la originala titolo).

Ĉiuj ĉefaj francaj intelektuloj de la tempo partoprenis la verkon, sed multaj voĉoj estis ellaboritaj de la verkisto, artkritikisto kaj filozofo *Denis Diderot* (Langres 05.10.1713 - Parizo 31.07. 1784).

La Enciklopedio naskiĝis el la ideo de la pariza librovendisto, tipografisto kaj eldonisto *André Le Breton* (Parizo 02.09.1708 - 05.10.1779) traduki en la francan la *Universalan Vortaron de la Artoj kaj Sciencoj* de la angla *Ephraim Chambers* (Kendal, 1680 - Londono 15.05.1740, brita verkisto) eldonita inter 1728 kaj 1742.

Diderot ŝanĝis la originan planon igante ĝin multe pli ambicia: kolekti kaj disvastigi la sciojn akiritajn de la homo tra la jarcentoj en ĉiuj scifakoj, por disvastigi la "lumojn" de la racio kaj de la scienco al la homoj kaj tiel liberigi ilin de nescio kaj antaŭjuĝo, kaj ebligi al ili konsciigi pri siaj rajtoj kaj pri sia destino de libereco.

Denis Diderot estis la ĉeforganizanto de tiu eldonprojekto.

Komence en tiu laboro de ideado kaj kunordigo, Diderot estis laŭflankita fare de *Jean-Baptiste Le Rond d'Alembert* (Parizo 16.11.1717 - tie 29.10.1783) matematikisto, fizikisto, astronomo, filozofo kaj enciklopedisto franca, inter la plej gravaj ĉefroluloj de la Klerismo, kiu verkis la *Enkonduka Prelego* (1751) de la *Enciklopedio*, poste anstataŭe de *Paul Henry Dietrich, Barono d'Holbach*, (Edesheim, Pa-latinato 1723 - Paris 1789).

La unua volumo aperis la 1-an de julio 1751.

Post la dua volumo (1752) la verko suferis areston pro la opozicio, kiun ĝi vekis en religiaj medioj: de la *Jezuitoj*, de la *Jansenistoj* kaj poste de la papo mem (la laboro estis metita sur la *Indekson* kaj kondamnita fare de Klemento XIII).

Poste, danke al la subteno de *Madame de Pompadour* (Jeanne-Antoinette Poisson, markizino de Pompadour, konata kiel *Reinette "Reĝino"*, pli konata kiel sinjorino de Pompadour) (Parizo 29.12.1721 - Versailles 15.04.1764), estis la plej fama favoritino de reĝo Ludoviko la 15-a kaj la franca virino plej potenca de la dekoka jarcento.

La projekto povus esti rekomencita kaj en 1753 la tria volumo aperis.

Aliaj volumoj ĝis la sepa regule sekvis unu la alian, tamen en 1757 la *Enciklopedio* travivis novan krizon, ne nur por eksteraj opozicioj, sed ankaŭ por la internaj malkonkordoj de siaj kompilintoj, inter kiuj kelkaj el la plej gravaj, kiel d'Alembert, retiriĝis de la entrepreno.

De 1758 Diderot restis sola por reĝisori ĝin kaj en 1772 li kompletigis ĝin, por entute 17 volumoj kaj 11 pri ilustritaj tabeloj.

Ĝi estis bonega operacio, kiu malkaŝas ne nur la kulturen sed redaktan sentemon de Diderot.

Tamen, li sukcesis transformi komercan operacion en enorman kulturen operacion baldaŭ tradukatan en ĉiu lando de Eŭropo kaj ankaŭ en Italio.

La *Enciklopedio* estis fakte publikigita en Luko ekde 1758 kaj poste, en alia eldono, komisiita de la Granduko de Toskanio, en Livorno ekde 1770.

Oni devas rimarki, ke kelkaj el la plej signifaj reprezentantoj de la klerisma filozofio ne kunlaboris kun la *Enciklopedio*, aŭ aperu tie kun malmultaj kaj sensignifaj kontribuoj.

Tiel *Montesquieu* (Charles-Louis de Secondat, barono de La Brède kaj Montesquieu, (La Brède 18.01.1689 - Parizo 10.02.1755), franca filozofo, juristo, historiisto kaj politika pensulo), subskribis ununuran artikolon, pri gusto, tute alia temo ol siaj fundamentaj verkoj.

*Voltaire* (Parizo 21.11. 1694 - tie 30.05. 1778, pseŭdonimo de François-Marie Arouet estis franca filozofo, dramisto, historiisto, verkisto, poeto, aforisto, enciklope-diisto, verkinto de fabeloj, romanverkisto kaj eseisto) kontribuas al la unuaj volumoj kaj poste detranĉis sian kunlaboron.

*Jean-Jacques Rousseau* (Ĝenevo 28.06.1712 - Ermenonville 02.07.1778, svisa filozofo, verkisto, pedagogisto kaj muzikisto) kunlaboris kun la *Enciklopedio* per artikoloj pri muziko kaj verkante la enskribon "politika ekonomio".

Sed la spirito de ĉi tiuj homoj kaj tiu de la tiamaj anglaj filozofoj, same regas la *Enciklopedion*.

Al la diritaj oni aldonu *John Locke* (Wrington 29.08. 1632 - High Laver 28.10.1704, angla filozofo kaj kuracisto) kaj *Sir Isaac Newton* (Woolsthorpe-by-Colsterworth 25.12.1642 - London 20.03.1727, matematikisto, fizikisto, astronomo, naturfilozofo, teologo, historiisto kaj alkemiisto angla).

La doktrinoj, kiujn ili prezentas, kvankam ne en la unua persono, same inspiras la kontribuojn de anonima homamaso da kunlaborantoj.

La *Enciklopedio* ne estas sen nekongruaĵoj kaj eraroj, eĉ rilate al la tiama kulturo. Tamen, ĝia efiko kaj merito estis grandegaj: la *Enciklopedio* submetis ĉiujn scikampojn al racia observado kaj disponigis la rezultojn de tiu operacio al la ĝenerala publiko. □

(Trad. RoBo)



## *A n e d d o t i* *A n e k d o t o j*

**Giulio Piccini (Jarro) (1849 - 1915)**

All'eminente scrittore e umorista italiano, piacevano molto i buoni vini.



Una volta era ospite di una signora di alto rango.

All'improvviso egli iniziò a star male.

L'ospite si preoccupò e disse alla cameriera:  
- Porta subito un bic-

chierino di vino di Porto!

Al che Piccini prontamente aggiunse: - Io sto più male di quanto lei pensa, signora. Faccia venire tutta la bottiglia.

**Giulio Piccini (Jarro)**

La eminente itala verkisto kaj humorigisto, estis granda ŝatanto de bonaj vinoj. Iam li estis gasto ĉe unu altranga sinjorino.

Subite li ekmalbonfartis.

La gastigantino ektimis kaj diris al la ĉambristino: - Rapide alportu glaseton da vino de Porto!

Je tio Piccini rapide aldonis: - Mi fartas multe pli malbone, ol vi pensas, sinjorino. Bonvolu venigi la tutan botelon.

**Walter Davis Pidgeon (1897 - 1984)**

L'attore cinematografico canadese / statunitense, il simpatico sig. Miniver del noto film, ha una vecchia zia che vive in Canada.



Lei era la sola donna che restava indifferente al suo fascino e che da sempre aveva sperato che Walter studiasse diritto o almeno diventasse una per-

sona più rispettabile che non un attore. Una volta lei lesse in un giornale che suo nipote apparteneva ai "dieci uomini meglio vestiti in America" e notò che il suo nome era prossimo a quello del rettore della Università di Harvard.

Subito scrisse a Walter Pidgeon: "Mio caro nipote, finalmente sono felice di vedere il tuo nome nella cerchia degli intellettuali!

Tante congratulazioni a mio nome al tuo sarto."

**Walter Davis Pidgeon**

La kanada/usona filmaktoro, la simpatia s-ro Miniver el la konata filmo, havas maljunan onklinon, kiu vivis en Kanado. Ŝi estis la sola virino, kiu restis indifereenta kontraŭ lia deloga talento kaj kiu ĉiam esperis, ke Walter studu juron aŭ almenaŭ fariĝu persona pli respektinda ol aktoro.

Iam ŝi legis en gazeto, ke sia nevo apartenas al la "dek plej bone vestitaj viroj en Ameriko" kaj ŝi rimarkis, ke lia nomo staras tuj apud tiu de la rektoro de la Harvard-Universitato.

Senhezite ŝi skribis al Walter Pidgeon: "Mia kara nevo, kiel feliĉa mi estas vidante fine vian nomon en la societo de intelektuloj!

Bonvolu kore gratuli en mia nomo vian tajloron."

**Fernanda Pivano (Nanda)**

(18.07.1917-18.08.2009)

Un giorno la scrittrice incontrò Elio Vittorini e gli chiese se sarebbe venuto anche lui alla grande festa organizzata dall'editore Arnoldo Mondadori.

- Assolutamente no! - esclamò con una smorfia di disprezzo l'autore di



“*Conversazione in Sicilia*”. - Io sto alla larga da quei borghesi! ...

Il caso volle che alla Pivano capitasse, poco dopo, di ascoltare una telefonata di protesta di Vittorini alla Mondadori, perché non gli era stato mandato l'invito per la festa.

### **Fernanda Pivano**

Iun tagon la verkistino renkontis Elio Vittorini kaj demandis lin ĉu ankaŭ li partoprenus en la granda festo organizata de la eldnisto Arnoldo Mondadori.

- Absolute ne! - ekkriis kun malestima grimaĉo la aŭtoro de “*Konversado en Sicilio*”. - Mi tenas min malproksime de tiuj burĝuloj! ...

Tutazarde al Pivano okazis, post nelonge, aŭskulti protestan telefonalkvokon de Vittorini al Mondadori, pro la ne sendo al li de la festinivilon.

### **Giacomo Puccini** (1858 - 1924)

Il celebre compositore italiano dava una festa nella sua villa di Torre del Lago.

Era stabilito che a un certo punto della serata una giovane cantante (raccomandata

da un amico) dovesse intonare un'aria della *Bohème*.

- Ho una paura pazza  
- confidò la ragazza al maestro, poco prima di cominciare a cantare.

- Si figuri io! - rispo-

se Puccini.

### **Giacomo Puccini**

La fama itala komponisto donis feston en sia vilao en Torre del Lago. Estis fiksita ke je certa vespera momento juna kantistino (rekomendita de amiko) ekkantus arion el la *Bohème*.

- Mi terurigas - al majstro konfidis la

knabino, iom antaŭ komenci kanti.  
Imagu min mem! - respondis Puccini.

### **Aleksandr Sergeviĉ Puskin**

(26.05.1799-29.01.1837)

Il poeta russo Puskin una volta passeggiava con un giovane che gli declamava

suoi cattivi versi. Essi incrociarono un uomo che mentre passava sbadigliò.

Allora Puskin disse al suo accompagnatore: “Amico, parla un po' più piano ... quell'uomo ti ha sentito!”

### **Aleksandr Sergeviĉ Puskin**

La rusa poeto Puskin promenis iam kun junulo, kiu deklamis al li siajn malbonajn versaĵojn. Jen renkontis ilin iu viro kiu oscedante preteriris.

Tiam Puskin diris al sia akompananto: "Amiko, parolu iom pli mallaŭte ... tiu homo aŭdis vin!"



### **William Quiller Orchardson**

(1835-1910)

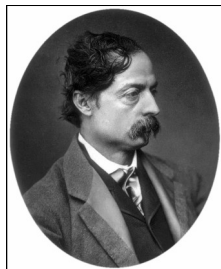
Una volta il pittore inglese fu visitato da un amico che lo invitò a pranzo da lui.

Per strada quello disse: - Il mio invito ha anche uno scopo speciale.

Vedi: ho comprato una tela di Rubens, una rarità.

Un mio conoscente ha visto il quadro e ha detto che è una copia. Una copia quella?

Chi ha il coraggio di dire questo io lo pesto fino a morte e gli strappo il cuore!



Ora vieni con me e dimmi sinceramente la tua opinione.

**William Quiller Orchardson**

Iam la angla pentristo estis vizitata de amiko, kiu invitis lin por tagmanĝo ĉe li. Survoje tiu diris: - Mia invito havas ankaŭ specialan celon.

Vidu: mi aĉetis Rubens-pentraĵon, grandan maloftaĵon. Iu konato mia vidis la bildon kaj diris, ke ĝi estas nur kopio. Ĉu tiu bildo?Kopio?

Kiu kuraĝas tion aserti, tiun mi mortbatos kaj lian koron elŝiros!

Nun bonvolu veni kun mi kaj sincere diru al mi vian opinion.

**Wilhelm Conrad Roentgen**

(1845 - 1923)

Una volta il fisico/inventore tedesco ricevette una lettera interessante: un ricco uomo d'affari gli chiese di inviare alcuni Raggi Roentgen insieme alle istruzioni d'uso.

Egli aveva un proiettile di fucile nella cassa toracica, ma a causa dei tanti impegni non poteva venire personalmente per farsi visitare.

Roentgen, che aveva senso per l'umorismo, rispose di conseguenza: - Caro signore, sfortunatamente, ora non ho raggi liberi e, inoltre, la spedizione provoca anche problemi abbastanza grandi. Per semplificare la questione le propongo quanto segue: se proprio non ha tempo per venire da me, mi mandi la sua cassa toracica e io la esaminerò ...

**Wilhelm Conrad Roentgen**

Iam la germana fizikisto/inventisto ricevis interesan leteron: iu riĉa komercisto petis lin pri alsendo de kelkaj roentgenaj radioj kune kun uzinstruokioj. Li havas fusilkuglon en la bru-

stkorbo, sed pro troa okupiteco li ne povas veni persone por esplorigi sin.

Roentgen, kiu havis sencon por humuro, respondis poŝtrevne:

- Estimata sinjoro, bedaŭrinde, nun mi havas neniajn liberajn radiojn, kaj, cetero, ankaŭ la sendo kaŭzas sufiĉe grandajn problemojn. Por simpligi la aferon mi proponas al vi jenon: se vi fakte ne havas tempon por veni al mi, sendu al mi vian brustkorbon kaj mi traesploros ĝin ...

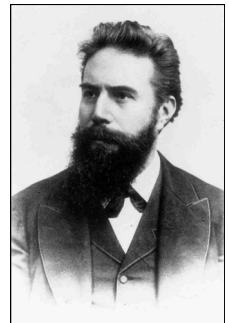
**Wilhelm Conrad Roentgen**

(1845 - 1923)

Le lezioni del famoso fisico tedesco all'università non erano molto apprezzate. Quando una volta nella sua lezione solo una parte degli studenti ascoltava distrattamente, una parte dormiva e una parte si divertiva in vari modi, Roentgen disse: - Penso che i signori che tuttavia un poco mi ascoltano, sapessero che alcuni si divertono, essi farebbero così poco rumore come quelli che dormono.

**Wilhelm Conrad Roentgen**

La prelegoj de la fama germana fizikisto en la universitato ne estis tre ŝatataj. Ki-am unufoje dum lia prelego nur parto de studentoj senatente aŭskultis, parto dormis, kaj parto amuzis sin diversmaniere, Roentgen diris: - Mi pensas, ke la sinjoroj, kiuj tamen iom aŭskultas min, sciuis, ke iuj amuzas sin, ili farus malmulte da bruoj kiel tiuj, kiuj dormas. □



## R i m e R i m a j o j

### ER CAMALEONTE E LA FARFALLA

Un giorno la farfalla stanca de danzà ner cielo,  
s'agnede a riposa l'ali, su 'n ber fiore de melo.  
Nascosto tra le fronne er camaleonte la spiava,  
lei se ne accorse e dall'arto lo disprezzava:  
- che t'ho fatto - s'avvicinò, affranto dar dolore,  
- sei n' poraccio perchè nun c'hai n' colore -  
Lui je rispose - vabbè ma c'ho n' anima e n' cervello  
e lei - ma sei solo e brutto, oggi conta solo quello.  
Goffo je s' avvicinò piano piano,  
e sussurò fissandola un po' strano  
- Ricordete, oh mia bella farfallona,  
che orte ad esse brava e bella, sei pure bona.  
Era proprio n' bocconcino appetitoso,  
così je diede n' bacio cor linguone appiccicoso.  
Nella vita nun basta esse bravo e bello,  
devi ave core e n' pochino de cervello.

### LA KAMALEONO KAJ LA PAPILIO

Iutage bela papilio, laca pro dancoj en la ĉielo,  
ripozis la flugilojn sinapogante sur pomfloron.  
Kaŝita inter la frondoj kameleono esplorigardis,  
ŝi lin rimarkis kaj de la supro lin malestimis.  
- Kion mi faris al vi - alproksimiĝis li, aflikdolore.  
- Vi estas kompatinda ĉar vi estas senkoloro  
- Li al ŝi diris - ja, sed mi havas carbon kaj animon.  
- Kaj ŝi - sed vi solas kaj malbelas, nun valoras nur ĉi tio.  
- Plumpe, li plu alproksimiĝis malrapide,  
kaj tiel flustris, fiksante ŝin iom strangmaniere.  
- Memoru, ho mia multkolora papilio, ke  
krom esti lerta kaj tre bela, vi plie estas bongusta.  
Ŝi estis ĝuste frandaĵo apetitveka,  
tiel ke li eljetis kison per la langedĝ' gluca.  
En la vivo ne sufiĉas esti lerta kaj bela,  
vi devas havi koron kaj iom da cerbprudenton.



### UN RAGNO UMANITARIO

Un Ragno stava a fa' la sentinella  
per acchiappà un moscone ch'era entrato,

con un raggio de sole imperverato,  
da la fessura d'una finestrella.  
- Questo me lo lavoro de sicuro: -  
pensava - tutto sta che se decida d'entrà  
nell'ombra e d'accostasse ar muro ...  
Ma er moscone, sbadato, se posò su  
'na striscia de carta moschicida e,  
manco a dillo, ce s'appiccicò.  
- Nun s'era mai veduto - strillò er Ragno  
un sistema più barbero e feroce... -  
Ma sottovoce disse: - E mò, che magno?

### HOMAMA ARANEO

Araeo estis gardostara  
por kapti muŝegon, kiu eniris,  
kun polva sunradio,  
tra la fendo de eta fenestreto.  
- Ĉi tion ja voros mi certe: -  
li pensis - ĉio stas, ke ĝi decidu eniri  
ombren kaj alproksimiĝu al la muro... -  
Sed la muŝego, senzorga, sinapogis sur  
strion de muŝpapero kaj,  
nenecese diri, al ĝi sin algluigis.  
- Neniu antaŭe vidis - kriis la Araeo -  
pli barbaran kaj ferocan sistemon ... -  
Sed flustre diris: - Kaj nun, kion mi manĝas?

### UN MARTIRE: L'UCELLO DE RICHIAMO

- Perché - chiese un Fringuello  
a un Cacciatore - me levi tutto quello  
ch'esiste de più bello e de più santo?  
La libbertà, l'amore, l'aria, la luce,  
l'arbero, er ruscello...  
La vita mia, che dovrebb'esse un canto  
a la bellezza de la primavera,  
in mano tua, diventa una galera,  
una tortura, un pianto. E devo pregà  
Iddio che nun me tocchi de fa'  
la brutta fine der verdone che,  
pe' fallo cantà fôr de staggione,  
j'hanno levato l'occhi! - So' infamie,  
sì, ma come vôi che faccia?  
- rispose er Cacciatore - Raggionamo:  
se nun ce so' 'sti mezzi de richiamo  
è inutile annà a caccia. E quando  
l'Omo vò manà per aria

quello ch'ha stabbilito la natura,  
se nun ce pò arivà co' l'impostura,  
ricorre a la barbaria.

### MARTIRO: LA LOGA BIRDO

- Kial - demandis Fringelo  
al Ĉasisto - vi forprenas ĉion de mi,  
kio ekzistas pli bela kaj pli sankta?  
La liberecon, amon, aeron, lumon,  
la arbon, la rivereton...  
Mia vivo, kiu devus esti kanto  
al la beleco de l' printempo,  
en via mano, iĝas mallibero,  
torturo, ploro. Kaj mi devas preĝi  
Dion por ke min ne tuŝu  
la aĉa fino de l'emberizo, al kiu  
por kantigi ĝin ekstersezone,  
oni levis la okulojn! - Estas fiaĵoj,  
jes, sed kiel mi povas fari?  
- respondis la Ĉasisto - Ni rezonu:  
se ne ekzistas tiaj logrimedoj  
estas senutile ĉasi. Kaj kiam  
la Homo volas nuligi  
tion, kion decidis la naturo,  
se li ne atingas tion per trompo,  
li sinturnas al barbareco.



### LEGGE DE NATURA

La Vipera, che a maggio va in amore,  
s'attacca tanto ar maschio inviperito  
che quello more doppo avé sentito  
l'urtima gioia e l'urtimo dolore.  
Finito er tempo de la gravidanza,  
l'aspetta un'antra bella fregatura  
perché li fiji, è legge de natura,  
prima d'uscì je strappeno la panza.  
Er peggio è ch'ogni fijo, appena nato,  
je zompa addosso senza compassione...  
Io penso che la Vipera ha raggione  
d'avecce er dente tanto avvelenato!

### NATURA LEĜO

La Vipuro, kiu maje sentas amon,  
sinligiĝas tiom al vipurita masklo  
ke tiu mortas post esti sentinta  
la lastajn ĝojon kaj doloron.  
Finita l'tempo de ŝia gravedeco,  
bela trompo ŝin atendas  
ĉar la gefiloj, estas naturo leĝo,  
antaŭ l' foriro ŝisas ĝian ventron.  
Eĉ pli aĉe estas ke ĉiu ĵusnaskita filo,  
saltas sur ĝin sen iom da kompato ...  
Mi pensas, ke l'Vipuro tute pravas  
havi la denton tiom venena!

### LA MORALE

Una bella matina er direttore  
d'un Giardino Zoologico  
vestì le scimmie, le scimmiette  
e li scimmioni co' li carzoni  
de tela cachi. Una vecchietta disse:  
- Meno male! che armeno nun vedremo  
certe scene ...  
Er direttore l'ha pensata bene:  
se vede che je preme la morale ...  
Una Scimmia, che stava ne la gabbia  
tutta occupata a rosicà una mela, intese  
e disse: - Ammenoché nun ciabbia  
un parente che fabbrica la tela ...

### LA MORALECO

Iun mateno la direktoro  
de zoologia ĝardeno  
vestis la simiojn, la simietojn  
kaj la simiejoj per pantalonoj  
de kakikolora tolo. Maljunulino diris:  
- Dankon al Dio! almenaŭ ni ne vidas  
iajn scenojn ... la direktoro bone pensis:  
evidente, lin premas la moralo ...  
Simio, kiu estis en la kaĝo  
tute okupita ronĝi pomon, aŭdis  
kaj diris: - Krom se li ne havas  
parencon, kiu produktas tiun tolon ... □

(Trilussa)

## L o s a p e v i ? C u v i s c i i s ?

### *Tribunali ateniesi*

Gli antichi tribunali ateniesi non avevano né giudici né avvocati. Accusatori e accusati conducevano il proprio caso di fronte ad una giuria composta da loro concittadini. Le giurie variavano da 101 a 1001 membri, a seconda della importanza del caso. Se l'accusato era dichiarato colpevole, l'accusatore proponeva una pena, ma il difensore poteva proporre un'alternativa: la giuria aveva il compito di scegliere. Non esisteva possibilità di appello.

### *Atenaj tribunaloj*

La antikvaj atenaj tribunaloj havis neniujn juĝistojn aŭ advokatojn. Prokuroroj kaj akuzitoj kondukis siajn kazojn antaŭ ĵurio formita de siaj samcivitanoj. La ĵurioj intervalis de 101 ĝis 1001 membroj, depende de la graveco de la kazo. Se la akuzito estus deklarita kulpa, la akuzanto proponis penon, sed la defendanto povus proponi alternativon: la ĵurio havis la taskon elekti. Ne ekzistis apelacia ebleco.

### *Tassazioni ateniesi*

Gli ateniesi usavano una forma di tassazione per la manutenzione della propria città, per gli stipendi degli impiegati e per l'esercito e la flotta. Tutti coloro la cui ricchezza superava una certa somma dovevano sottostare a una serie di doveri o "liturgie", scegliendo fra mantenere una nave da guerra per un anno, finanziare la produzione di opere teatrali o fornire il necessario per una processione religiosa.

### *Atenaj taksadoj*

La atenanoj uzis formon de impostado por la bontenado de sia urbo, por la sala-

roj de dungitoj kaj por la armeo kaj floto. Ĉiuj tiuj, kies riĉaĵo superis certan sumon, devis submetiĝi al serio de devoj aŭ "liturgioj", elektante inter vivteni militŝipon dum unu jaro, financi la produktadon de teatraĵoj aŭ disponigi necesojn por religia procesio.

### *Riti di passaggio I*

I ragazzi della tribù Kukata, in Australia, tradizionalmente si sottopongono a un rito di passaggio nel fuoco per diventare coraggiosi. In altre tribù di aborigeni le donne spingono i ragazzi nel fuoco o li picchiano sulla testa con bastoni in fiamme.

### *Pasritoj I*

Knaboj de la Kukata tribo en Aŭstralio tradicie spertas riton de trairejo en la fajro por iĝi kuraĝaj. En aliaj indiĝenaj triboj, virinoj puŝas knabojn en fajron aŭ batas ilin sur la kapon per brulantaj bastonoj.

### *Riti di passaggio II*

I ragazzi della tribù sudamericana Maue devono eseguire sette danze con un braccio imprigionato in una manica brulicante di formiche e sottoporsi al rito parecchie volte prima di potersi sposarsi.

### *Pasritoj II*

Knaboj de la sudamerika Maue-tribo devas prezenti sep dancojn kun unu brako malliberigita en maniko plena de formikoj kaj sperti la riton plurajn fojojn antaŭ povi geedziĝi.

### *Riti di passaggio III*

Quando raggiungono la pubertà le ragazze degli indios Omagua, in Perù, venivano tradizionalmente cucite in amache appese al tetto delle loro capanne. Esse dovevano restare immobili per

otto giorni, ricevendo solo un po' di cibo e di acqua una volta al giorno.

### *Pasritoj III*

Kiam ili atingas puberecon, la knabinoj de la indianoj Omagua en Peruo estis tradicie kudritaj en hamakojn pendantajn de la tegmento de siaj kabanjoj. Ili devis resti senmovaj dum ok tagoj, ricevante nur iom da manĝaĵo kaj akvo unufoje tage.

### *Riti di passaggio IV*

Fra gli indiani Hopi dell'America settentrionale una ragazza entra nella maturità dopo aver passato quattro giorni in isolamento, macinando granoturco nella casa di una zia. Durante la prova la ragazza non può grattarsi il corpo o il capo con le mani, ma deve usare un bastoncino. Quando finalmente esce, si acconcia i capelli in maniera diversa, per mostrare che è pronta a sposarsi.

### *Pasritoj IV*

Inter la indianoj Hopi de Nordameriko, knabino eniras maturecon post pasigado de kvar tagoj en solula ĉelo, muelante maizon en la domo de onklino. Dum la testo la knabino ne povas grati sian korpon aŭ kapon per siaj manoj, sed ŝi devas uzi bastonon. Kiam ŝi finfine eliras, ŝi stiligas sian hararon alimaniere, por montri ke ŝi estas preta geedziĝi.

### *Riti di passaggio V*

Al matrimonio degli zingari europei sia lo sposo sia la sposa devono "saltare la scopa". Se nel saltare, la gonna della sposa tocca il manico della scopa, significa che essa non è vergine. Se lo tocca l'uomo, significa che egli sarà infedele.

### *Pasritoj V*

Ĉe la geedziĝo de eŭropaj ciganoj, kaj la edziĝanto kaj la novedzino devas "salti la balailon". Se saltante, la jupo de

la fianĉino tuŝas la balailan tenilon, tio signifas, ke ŝi ne estas virga. Se la viro tuŝos ĝin, tio signifas, ke li malfidelos.

### *Riti di passaggio VI*

Presso i Tiwi di Melville, un'isola al largo dell'Australia, le ragazze sono date in matrimonio prima ancora di essere concepite. Il contratto per il matrimonio della prima figlia viene stipulato in occasione del matrimonio della madre. Se i primi nati sono maschi, il contratto verrà ovviamente posticipato.

### *Pasritoj VI*

Inter la Tiwi-homoj de Melville, insulo de la marbordo de Aŭstralio, knabinoj estas celitaj al geedziĝo antaŭ ol ili estas eĉ koncipitaj. La kontrakto por la geedziĝo de la unua filino estas farata okaze de la geedziĝo de la patrino. Se la unuaj infanoj estas knaboj, la plenumo de la kontrakto evidente estos prokrastita.

### *Emancipazione femminile I*

La sovietica Aleksandra Kollontaj fu una pioniera dei diritti politici delle donne: nel 1917 divenne il primo ministro donna al mondo, essendo stata nominata commissario per la salute pubblica nel nuovo governo bolscevico di Lenin. Sette anni più tardi, nel 1924, diventò la prima donna ambasciatrice, rappresentando l'Unione Sovietica in Norvegia.

### *Virina emancipiĝo I*

La sovietia Alexandra Kollontaj estis pioniro de la politikaj rajtoj de virinoj: en 1917 ŝi iĝis la unua ina ĉefministro de la mondo, estinte nomumita komisaro pri publika sano en la nova bolŝevika registaro de Lenin. Sep jarojn poste, en 1924, ŝi iĝis la unua ina ambasadoro, reprezentante Sovet-Union en Norvegio.

## **Emancipazione femminile II**

Il primo paese a concedere il voto alle donne è stata la Nuova Zelanda nel 1893.

### **Virina emancipiĝo II**

La unua lando, kiu akceptis la voĉdonon de la virinoj, estis Nov-Zelando en 1893.

### **Indiani americani**

Gli indiani d'America non erano considerati cittadini e, malgrado avessero prestatato servizio nell'esercito USA durante la prima Guerra Mondiale, non poterono votare fino al 1924.

### **Amerikaj indianoj**

Indianoj ne estis konsiderataj civitanoj, kaj malgraŭ ilia servado en la Usona-Armeo dum la 1-a Mondmilito, ili ne povis voĉdoni ĝis 1924.

### **Curiosa condanna**

Ogni anno gli antichi Greci dell'isola di Leucade sacrificavano agli dei un criminale condannato a morte gettandolo da un altissimo scoglio. Per attenuare la giustizia con la pietà, gli legavano addosso piume e penne di uccello per "alleggerire" la caduta. Se sopravviveva, lo riportavano a riva e gli concedevano la libertà, a condizione che lasciasse l'isola.

### **Kurioza kondamno**

Ĉiujare la antikvaj grekoj de la insulo Lefkada oferis krimulon kondamniton al morto al la dioj ĵetante lin de tre alta roko. Por mildigi justecon per kompato, ili ligis sur lin plumetojn kaj birdajn plumojn por "malpezigi" la falon. Se li pluvivus, ili alportus lin reen al marbordo kaj koncedis al li liberecon, kondiĉe ke li forlasus la insulon.

### **Pregiudizi sui porci**

I Caribi e gli Zulu un tempo dividevano l'avversione ebrea e musulmana per il maiale, i primi per paura che venis-

sero loro gli occhi piccoli e porcini, mentre le ragazze zulu temevano che mangiando maiale i loro figli sarebbero stati somiglianti all'animale.

### **Antaŭjuĝoj pri la porkoj**

La Kariboj kaj la Zuluoj siatempe dividis la judan kaj islaman malemon al porkoj, la unuaj pro timo ke ili havus malgrandajn, porkajn okulojn, dum la zuluaj knabinoj timis ke manĝante porkaĵon iliaj infanoj estus similaj al la besto.

### **La piŭ longa galleria feroviaria**

La galleria feroviaria piŭ longa ĉi tiu ĉi estas la tunelo di Seikian, in Giappone, che collega le isole di Seikian e Hokkaido. Ĝi longa 54 km e corre 100 m sotto il fondale marino dello stretto di Tsugaru.

### **La plej longa fervoja tunelo**

La plej longa fervoja tunelo estas la Seikian Tunelo en Japanio, kiu ligas la insulojn Seikian kaj Hokajdo. Ĝi longas 54 km kaj iras 100 m sub la marfundo de la markolo Tsugaru. □



### **Malaltigu vian paĝoturnadon!**

- La Redakcio de "ITALA FERVOJISTO" varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bulteno. Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □



## F a c e z i e H u m u r a ŝ o j

### *Tra amiche*

- Come ha fatto tuo marito a permetterti di cantare in un coro amatoriale?
- Io l'ho minacciato che avrei cantato in casa.

### *Inter amikinoj*

- Kiel via edzo permesis al vi kanti en amatora koruso?
- Mi minacis lin, ke mi kantus hejme.

### *Fra amiche*

- Perché la cantante chiude gli occhi, per cantare toni alti?
- Perché ha buon cuore e non vuol vedere soffrire gli ascoltatori.

### *Inter amikinoj*

- Kial la kantistino fermas siajn okulojn, kantante altajn tonojn?
- Ĉar ŝi havas bonan koron kaj ŝi ne volas vidi la suferon de la aŭskultantoj.

### *Fra amici*

- Mi piacerebbe vivere un centinaio di anni.
- Molto semplice: niente alcool, niente sigarette, niente donne.
- E sei sicuro che in questo modo vivrei cent'anni?
- Non lo so, ma sono sicuro che così la vita ti sembrerebbe molto lunga ...

### *Inter amikoj*

- Mi ŝatus vivi cent jarojn.
- Tute simple: nenian alkoholon, nenian cigaredojn, nenian virinojn.
- Kaj ĉu vi estas certa, ke tiamaniere mi vivus cent jarojn?
- Tion mi ne scias, sed mi certas, ke tiamaniere la vivo ŝajnos al vi tre longa ...

### *Fra amiche indignate*

- Che disonestà. La cameriera se n'è andata portando via due begli asciugamani.
- Che tipo di asciugamani?
- Quelli che avevo preso nell'hotel.

### *Inter indignitaj amikinoj*

- Kia malhonestajo. La servistino foriris kunprenante du belajn mantukojn.
- Kiajn mantukojn?
- Tiujn, kiujn mi elportis el la hotelo.

### *Fra amiche*

- Non è possibile essere la moglie dello stesso uomo per 50 anni. Asserisce una moglie giovane e moderna.
- Cosa, che dici? Io e mio marito abbiamo festeggiato il 55° anno di matrimonio. Reagisce una signora anziana.
- Comunque ho ragione, perché dopo i primi 25 anni, l'uomo non è più lo stesso uomo.

### *Inter amikinoj*

- Ne eblas esti la edzino de la sama viro dum 50 jaroj. Asertas juna, moderna edzino.
- Kion, vi diras? Mi kaj mia edzo jam festis la 55-an datrevenon. Diras maljuna sinjorino.
- Tamen mi pravas, ĉar post la unuaj 25 jaroj la viro ne estas plu la sama viro.

### *Fra bambini*

- Come ha fatto tua mamma a scoprire che non ti eri lavato?
- Ho dimenticato di bagnare il sapone.

### *Inter etuloj*

- Kiel via patrino rimarkis, ke vi ne lavis vin?
- Mi forgesis malsekigi la sapon.

### *Bambini*

- Come ogni anno, il parroco d'un paesello porta tutti i ragazzini in gita al ma-

re, con un pullman. Appena sulla spiaggia, i bambini cominciano a spogliarsi, per gettarsi subito in acqua. Uno di loro guarda con sorpresa l'amichetto vicino a lui; già mezzo nudo, ed esclama:

- Però, come sei sporco!  
- Eh già, - ammette l'altro mortificato - è che l'anno scorso ho perso il pullman.

### *Etuloj*

- Kiel ĉiun jaron, la paroĥestro de vilaĝeto akompanas ekskurse per aŭtoĉaro knabetojn ĉe la maro. Apenaŭ ili estas sur la strando, ili komencas senvestiĝi, por tuj plonĝi en la akvon. Unu el ili rigardas surprizite jam duonnudan amiketon apud li kaj emfazas:

- Tamen, kiel vi estas malpura!  
- Jes, ja, - konsentas la alia kosternita - pro la fakto, ke la lastan jaron, mi maltrafis la aŭtoĉaron.

### *Bambini*

Un vigile urbano vede un cane senza museruola che segue un ragazzo.

- Quel cane è tuo?  
- No - risponde il ragazzo.  
- Allora, perché ti segue?  
- Bene! ascolti: questo cane non è mio; se però pensa che sia il mio, proviamo.  
- Come?  
- Io comincio a correre, e se il cane mi segue, significa che è mio.

Effettivamente il ragazzo inizia a correre, il cane lo segue, e il vigile resta con un palmo di naso.

### *Etuloj*

Komunuma policisto vidas hundon sen buŝumo, kiu sekvas knabon.

- Ĉu tiu hundo estas via?  
- Ne - respondas la knabo.  
- Kial do ĝi sekvas vin?  
- Nu! aŭdu: tiu ĉi hundo ne estas mia; se tamen vi opinias ke ĝi estas mia, ni provu.

- Kiamaniere?  
- Mi komencas kuri, kaj se la hundo min sekvas, tio signifas ke ĝi estas mia. Efektive la knabo ekforkuras, la hundo lin sekvas, kaj la policisto restas kun nazcolo.

### *Bambini*

Per la prima volta un bambino visita il Giardino Zoologico. Ecco come descriverà il pappagallo: - Era una specie di transistor, con le penne. Ma ... dove sono le pile?

### *Etuloj*

Unuafaje knabeto iris al la zoologia ĝardeno. Jen kiel li priskribas la pappagon: - Ĝi estas speco de transistoro, kun plumoj. Sed ... kie estas la piloj?

### *Bambini*

- Mamma, è vero che Dio ci dà il nostro pane quotidiano e Gesù porta i regali ai bambini buoni?

- Sì, piccino mio, è vero.  
- E allora cosa fa papà tutto il giorno?

### *Knabetoj*

- Panjo, ĉu vere Dio donas al ni la ĉiutagan panon kaj Jesuo alportas donacojn al bonaj infanoj?

- Jes, fileto mia, estas vere.  
- Do, kion faras paĉjo tutan tagon?

### *A scuola*

Un bambino scrive sulla lavagna:  
 $2+1 = 3$ .

- Bene - approva l'insegnante - e adesso rifai il calcolo senza la calcolatrice.

### *Lerneje*

Infano skribas sur la nigra tabulo:  
 $2 + 1 = 3$ .

- Tre bone - aprobas la instruistino - kaj nun, refaru la saman kalkulon, sed, ĉi-foje, sen la kalkulilo.

### **Consigli**

Annuncio su giornale: "Giovanotto presto sposo cerca contatto con signore esperto perché lo convinca a non farlo".

### **Konsiloj**

Anonco en gazeto: "Edzigonta junulo serĉas kontakton kun sperta sinjoro, kiu konvinku lin ne fari tion."

### **In drogheria**

- Vorrei delle candeline per la torta di compleanno di mia moglie.
- Quante?
- Trentacinque, come l'anno scorso e l'altro anno.

### **En drogvendejo**

- Mi deziras kandelojn por la naskiĝtaga kuko de mia edzino.
- Kiom da?
- Tridek kvin, ĝuste kiel pasintjare kaj la alian jaron.

### **Distrazione**

Lui torna a casa bagnato fradicio. La moglie, che sa quanto sia distratto, gli chiede: - Quand'è che ti sei accorto di avere dimenticato l'ombrello?

- Quando ho fatto per chiuderlo, dopo che la pioggia era cessata ...

### **Distriĝemo**

Li revenas hejmen tre malseka. Ŝi, kiu scias pri liaj distroj, demandas: - Kiam vi konsciis ke vi forgesis ombrelon?

- Kiam mi iintencis fermi ĝin, je la plu-vĉeso ...

### **Timidezza**

I genitori della matura signorina hanno già invitato a cena varie volte un giovanotto, nella speranza di maritare la figlia, ma lui è timido e non si decide a dichiararsi. Un giorno la madre lo prende in disparte e gli dice: - Lei viene sempre a cena da noi, ma non ha ancora

detto che cosa desidera veramente nel fondo del suo cuore.

- Oh, signora, non si preoccupi: io mangio qualsiasi cosa.

### **Timideco**

La gepatroj de la matura junulino jam plurfoje invitis al vespermanĝo junulon, esperante pri geedziĝo, sed li estas time-ma kaj ne decidas sin deklari. Iam la patrino prenas lin flanken kaj diras: - Vi ĉiam venas vespermanĝi kun ni, sed vi ankoraŭ ne diris kion vi vere volas el la fundo de via koro.

- Ho, sinjorino, ne maltrankviliĝu, mi manĝas ĉian ajn.

### **Economie**

Due coniugi (nobili decaduti), dopo uno dei soliti litigi in cui si sono tirati piatti (di delicata porcellana) e bicchieri (di pregiatissimo cristallo), dicono alla cameriera: - Maria, raccogli i cocci e mettili da parte per la prossima volta.

### **Ekonomioj**

Du geedzoj (de malriĉiĝinta nobelaro), post unu el la kutimaj malpacoj dum kiuj ili lanĉas reciproke pladojn (el delikata porcelano) kaj glasojn (el altvalora kristalo), diras al la servistino - Maria, kolektu la pecojn kaj metu ilin flanken por la sekva fojo.

### **Senso di colpa**

Una donna si rivolge all'assistente sociale: - Sapessi in quali condizioni mi tocca vivere! Tutto per colpa di mio marito che mi ha abbandonata da dieci anni!

- E mi dica; lei vive sola?
- No. Ho otto figli, dai 10 a 2 anni di età ...
- Scusi, ma mi ha detto che suo marito l'ha lasciata da 10 anni ...
- Sì, ma ogni tanto torna per scusarsi ...

### ***Kulposento***

Virino turnas sin al sociala asistanto: -  
Se vi sciuz, en kia stato mi devas vivi!  
Ĉio pro mia edzo, kiu forlasis min antaŭ  
10 jaroj!

- Kaj diru al mi; ĉu vi vivas sole?

- Ne, mi havas 8 infanojn, de 10 ĝis 2  
jaraĝaj ...

- Pardonu, sed vi diris, ke via edzo for-  
lasis vin ekde 10 jaroj ...

- Jes, sed fojfoje li revenas por pardonpeti ...

### ***Dieta***

- Cara, dovreĥi fare una cura dimagran-  
te ... Hai 20 kg con cui non sono legal-  
mente sposato ...

### ***Dieto***

- Karulino, vi devus fari maldikigan  
dieton ... Vi havas 20 kg kun kiuj mi ne  
estas laŭleĝe edziĝinta ...

### ***Postuloj***

- Sotto le feste natalizie, la cosa piŭ dif-  
ficile per me ĉe convincere mia moglie  
che io non sono Babbo Natale.

### ***Postuloj***

- Antaŭ la kristnaskaj ferioj, la plej mal-  
facila afero por mi estas konvinki mian  
edzinon ke mi ne estas Krisnaska Paĉjo.

### ***Lite***

Mamma - telefona una giovane sposa -  
io e Mario abbiamo avuto proprio ora la  
nostra prima lite, ma non sono riuscita a  
trovare il matterello che mi hai regalato.

### ***Kverelo***

Panjo - vokas juna novedzino - Mario  
kaj mi nun havis nian unuan kverelon,  
sed mi ne kapablis trovi la pastrulon,  
kiun vi donacis al mi.

### ***Appuntamento***

Lui e Lei si sono conosciuti rispondendo  
ad un annuncio. Dopo uno scambio di

fotografie, decidono d'incontrarsi.

Lui arriva per primo nel luogo convenu-  
to, lei dopo 10 minuti.

- Ho fatto tardi, vero? - cinguetta lei.

- Già, troppo tardi. Dovevi presentarti  
l'anno in cui hai fatto la fotografia che  
mi hai spedito ...

Lui saluta con un inchino e se ne va.

### ***Rendevuo***

Li kaj Ŝi konatiĝis respondante al anon-  
ceto. Post interŝanĝo de fotoj, ili deci-  
das renkontiĝi.

Li unue atingas la kunvenejon, ŝi post  
10 minutoj.

- Mi malfruas, ĉu ne? - koketas ŝin.

- Jes, tro malfrue. Vi estus devinta veni en la  
jaro en kiu vi faris la foton, kiun vi sendis ...

Li salutas ŝin reverence kaj foriras.

### ***Lei e Lui***

- Di' la verità! che saresti felice, se mi  
fossi sposata con un altro uomo!

- Per niente, non ho mai voluto male  
agli altri.

### ***Ŝi kaj Li***

- Diru la veron! ke vi estus feliĉa, se mi  
estus edziniĝinta al alia viro!

- Tute ne, mi neniam deziris alies mal-  
bonon. □



## Pruvèrbi bulgnîs *Proverboj bolonjaj*

Murîr e parturîr an i è àura.

Morti kaj akuŝi ne havas horaron.

Murîr le fâcil: prêmma o dâpp i i riuséssen tòtt.

Morti estas facile: pli frue aŭ poste ĉiuj sukcesas.

Nadèl sánza quatrèn, Caranvèl sánza aptît, Pâscua sánza divuziân, an fó mâi gnint ed bân.

Kristnasko sen mono, Karnavalo sen apetito, Pasko sen devoto, neniam estis bonaj aferoj.

Nèš ed can, pí ed frè, cûl dâl dòn i én sánper zìè.

Nazoj hundaj, piedoj monakaj, pugoj virinaj ĉiam malvarmas.

Nuvanatanôv maridè i fan zântón bécc.

Naŭdeknâŭ edzoj estas centunu kokritoj.

O dânt o ganâsa.

Aŭ dento aŭ gingivo.

Ògni bîstia fà al sô vèrs.

Ĉiu besto faras sian blekon.

Ògni chèlz int al cûl pèra inànz un pás.

Ĉiu piedbato en la pugo antaŭenigas unu paŝon.

Ògni dé pâsa un dé.

Ĉiu tago pasigas tagon.

Ògni érba à la sô virtó.

Ĉiu herbo havas sian virton.

Ôv d un'âura, pan d un dé, vén d un ân, dòna d quég'g', amíg ed trânta.

Ovo de unu oro, pano de unu tago, vino de unu jaro, virino de dek kvin (jaroj), amiko de tridek (jaroj).

Pan col nŭs, magnèr da spŭs.

Pano kun juglandoj, manĝaĵo por novgeedzoj.

Pan frasse, carsânt e vén dâulz: trai còš ch'dŭren pôc.

Pano freŝa, platpastro kaj vino dolĉa: tri aĵoj kiuj daŭras malmulte. □

## Proverbi regionali *Proverboj regionaj*

Dove Dio tira la rete si prendono molti pesci.

Kie Dio ĵetas la reton oni kaptas multajn fiŝojn. *Liguria*

Dove toglì e non rimetti, ogni cosa raschia il fondo.

De kie vi forprenas kaj ne remetias, ĉio frotas la fundon. *Apulia*

Drizza le vele secondo il vento.

Levu la velojn laŭ la vento. *Sicilia*

Due capitani, nave contro gli scogli.

Du ŝipestroj, ŝipo kontraŭ la rifojn. *Liguria*

Due sono i potenti: chi ha molto e chi non ha niente.

Du estas povaj: kiu havas multon kaj kiu havas nenion. *Abruzzo*

È la congrega di Sant'Andrea: passa l'entusiasmo e resta l'idea.

Estas la fratara de Sankta Andreo: pasas la entuziasmo kaj restas la ideo. *Liguria*

È meglio sedersi sul fuoco che dare retta alla gente.

Pli bone sidi sur la fajron ol aŭskulti la homajn onidirojn. *Abruzzo*

È meglio vin torbo che acqua chiara.

Pli bone vino malklara ol akvo klara. *Toscana*

È vecchio chi muore per primo.

Estas maljuna kiu mortas unue. *Kampania*

Essere come un pesce fuor d'acqua.

Esti kiel fiŝo ekster akvo. *Liguria*

Fa il bene che ti ritorna a casa.

Faru bonaĵon kaj tio revenos hejmen. *Apulia*

Fa il passo per quanto è lunga la gamba e il boccone per quanto è larga la bocca.

Faru paŝon laŭ krurlongo kaj buŝpleno laŭ buŝlarĝo. *Emilia* □

## Aforismi sulle lingue *Aforismoj pri lingvoj*

L'Esperanto ha un grande avvenire davanti a sé.

Esperanto havas grandan estonton antaŭ si. *Pio X*

La chimica, che si applica all'universo, deve avere una lingua universale: l'Esperanto.

Kemio, aplikebla al la universo, devas havi universalan lingvon: Esperanton. *Gordon James Ramsay*

L'Esperanto è molto meno difficile di qualunque altra lingua. Anche i meno colti possono impararla.

Esperanto estas multe pli facila ol ĉiu alia lingvo. Ankaŭ la plej malkleraj povas lerni ĝin. *Charles Robert Richet*

Bisogna ottenere che nelle scuole primarie di tutti i Paesi l'Esperanto sia ufficialmente insegnato.

Necesas obteni, ke en la elementaj lernejoj en ĉiuj Landoj Esperanto estu oficiale instruata. *Romain Rolland*

L'Esperanto è il latino della democrazia. Esperanto estas la latino de la demokratio. *Serisev*

Occorrono molti anni per imparare a leggere le lingue naturali, ma anche una persona con istruzione media può capire l'Esperanto dopo brevissimo tempo.

Necesas multaj jaroj por lerni legi la naturajn lingvojn, sed ankaŭ homo kun meznivela instruo povas kompreni Esperanton post tre mallonga tempo. *Allan Gordon Sinclair*

Zamenhof non desiderò solo creare una lingua nuova, ma soprattutto volle creare un mezzo d'avvicinamento dei popoli.

Zamenhof ne deziris nur krei novan lingvon, sed precipe li intencis krei rimedon por la alproksimiĝo de la popoloj. *De Kempis Thomas*

L'Esperanto è facile e oggi si può utilizzare in tutti i paesi del mondo: è veramente una lingua universale.

Esperanto estas facila kaj nun ĝi uzeblas en ĉiuj mondlandoj: ĝi vere estas universala lingvo. *Tito*

Inventare una lingua significa inventare una forma di vita.

Inventi lingvon signifas inventi vivoformon. *Ludwig Josef Johann Wittgenstein*

La vita di quasi tutti i creatori è una vita di dolori e di rinunce.

La vivo de preskaŭ ĉiuj kreantoj estas vivo de doloroj kaj rezignoj. *Remo Cantoni*

Tutte le opere della civiltà nascono da ideali vissuti e realizzati nella storia.

Ĉiuj rezultoj de la civilizo naskiĝas el idealoj vivitaj kaj realigitaj dum la historio. *Remo Cantoni*

Le parole sono capaci di modificare lo stato psicologico dell'interlocutore.

La vortoj kapablas modifi la psikologian staton de la alparolato. *Anton Pavloviĉ Ĉeĉov*

La parola può ingannare perché gli uomini non hanno rappresentazioni sicure del passato e del futuro.

La parolo povas trompi ĉar la homoj ne havas certajn imagojn pri la pasinto kaj pri la estonto. *Gorgia*

# GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* 46° - 46-a

Chiave = Sloŝilo (7,8): L'iniziatore dell'Homaranismo = La Homaranisma iniciatinto

O	L	I	L	U	L	D	J	O	T	E	G	U	M
N	O	E	Ĝ	O	I	C	U	R	P	Ŝ	P	O	E
O	I	O	R	U	N	O	N	I	Z	U	K	T	G
Z	R	A	J	R	J	J	A	I	P	N	I	K	A
O	T	A	L	A	P	T	O	O	L	I	S	O	F
O	E	M	U	L	N	O	A	U	O	V	E	N	O
K	M	A	E	O	E	R	D	N	L	E	R	R	N
I	O	J	C	J	J	O	E	M	A	R	A	O	O
T	N	I	Z	A	O	L	N	C	N	S	K	I	A
S	O	R	O	N	E	T	O	O	U	O	M	K	D
U	G	E	O	M	E	T	R	O	B	L	E	A	I
K	I	I	N	O	T	O	G	N	I	D	E	R	C
A	R	T	I	K	A	E	I	H	R	L	I	K	U
T	T	I	Ĝ	I	T	F	O	O	T	G	I	F	L

Cerca e riquadra ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Le restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

*Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.*

AKUSTIKO, ARAMEOJ, ARTIKA, EĜO, FOSILO, GEOMETRO, GIRI, ILIO, JAMA, JUĜI, KARESI, KRAKI, LEONO, LUCERNAJ, LUCIDA, LUDO, LULILO, MEGAFONO, MELENO, MOKI, MUGETOJ, NOCIO, NOKTO, OFTIĜI, ORGIO, OZONO, PALATO, PIAJ, PLEJ, REDINGOTO, SANA, ŜPRUCI, TARO, TEGO, TENORO, TRIBUNALO, TRIGONOMETRIO, TRIONO, ULNO, UNIVERSO, UPUPO, URALOJ, UZINON.

Soluzione dell'ultimo numero, 45° gioco - *Solvo de la lasta numero, 45-a vortludo:*  
SUR SANGA TERO.

## Kolofono

### ITALA FERVOJISTO IL FERROVIERE ITALIANO

*Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEFA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

**Bollettino di informazione** dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEFA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

#### Adresoj/Redakto:

- **Romano Bolognesi:**

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna

☎ ++39 051 547247.

✉ <bolognesiromano@alice.it>

- **Vito Tornillo:**

✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,

✉ <vitorni@virgilio.it>.

*Lingva kontrolado:* Gianfranco Tomba.  
*Senpage al la membroj / Gratis ai membri*  
*Memprintita / Stampato in proprio*  
*Kvarmonata - neregula /* Quadrimestrale  
- non regolare.

**I.F.E.A.:** H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Anstataŭanto Kn: Claudio Pavesi. I.F.E.A.-Bankkonto ĉe: Vito Tornillo c/o

Banca INTESA Zola Predosa (BO)

**IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497**

uea-konto: robo-r

Apermatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)  
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.

www.ifeff.net - www.ifea.altervista.org

Arkivo revuoj de Itala Fervojisto:  
www.bitoteko.it/collections/show/5

## Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui *tutte* le poche regole al riguardo.

★ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

★ In tutto l' **alfabeto** è formato da 28 lettere:

**a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z**

★ L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia (sempre, in ogni situazione).

★ Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera (un singolo suono per ogni segno grafico).

★ Le lettere si pronunciano come in italiano (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

★ L'accento tonico cade sulla penultima vocale (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

**c** sorda, come la **z** di *palazzo* (**palaco**)

**ĉ** palatale, come la **c** di *felice* (**felĉa**)

**g** gutturale, come **gh** di *ghisa* (**giso**) o **g** di *gas* (**gaso**)

**ĝ** palatale, come la **g** di *villaggio* (**vilaĝo**)

**h** aspirata leggera (**herbo**); (pronunciarla sempre!)

**ĥ** aspirata forte (**ĥolero**), come **ch** nel tedesco (*bach*)

**ĵ** sibilante, come **sg** di *disgelo*; meglio la **j** francese (*jour*)

**k** gutturale, come **ch** di *chilo* (**kilo**) o **c** di *cassa* (**kaso**)

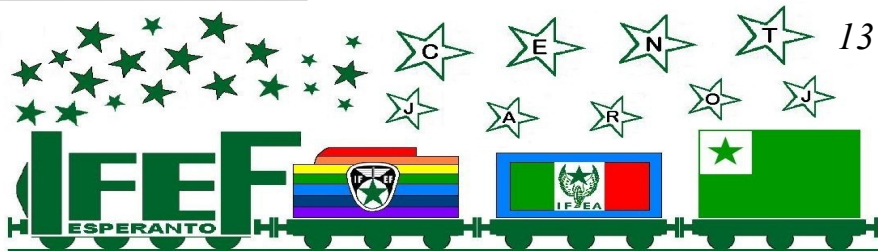
**s** sorda, come la **s** di *sale* (**salo**)

**ŝ** sibilante, come il gruppo **sc** di *sceriffo* (**ŝeriffo**)

**z** sonora, come la **s** di *musica* (**muziko**)

**j - ŭ** sono considerate consonanti e suonano come **i** e **u** brevi nelle parole italiane *gaio* (**gaja**) e *feudo* (**feŭdo**)

*Ni semas kaj semas, konstante*



*La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.  
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.*